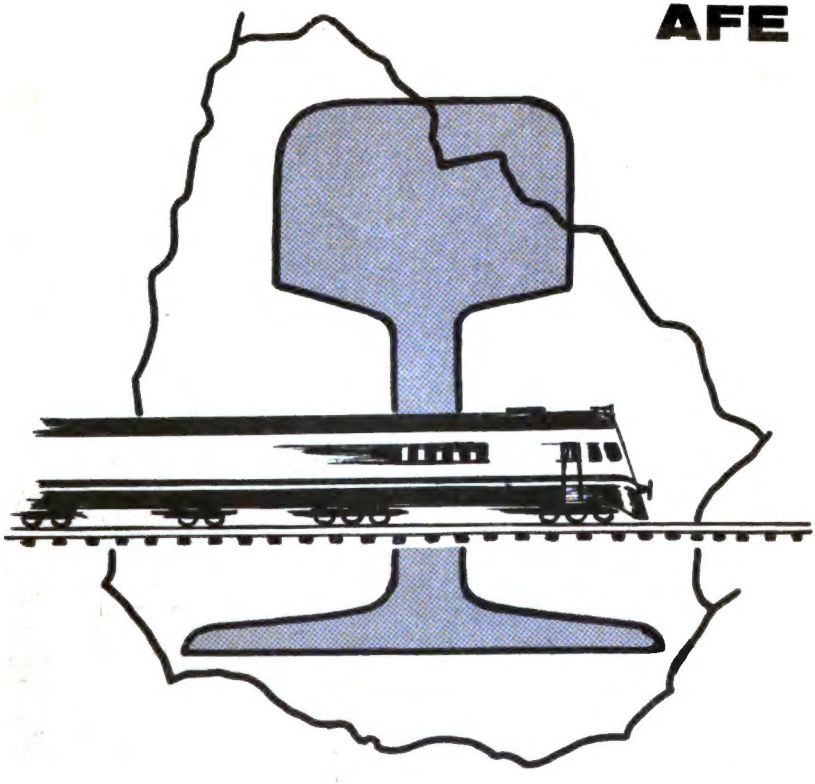
ADMINISTRACION DE FERROCARRILES DEL ESTADO



TEMAS FERROVIARIOS

Situación actual del Ente y medidas para recuperarlo.

Montevideo

1970

Administración de Ferrocarriles del Estado

A. F. E.

TEMAS FERROVIARIOS

Situación actual de Ente

y medidas para recuperarlo

Montevideo

1970

AUTORIDADES DE A.F.E.

Presidente	- Alejandro Rovira
Vicepresidente	- Dr. Iberio J.Balay
Director	- Ramón Rodríguez Núñez
Secretario General	- Jorge Baliñas Barbagelata
Prosecretaria General	- María Aura Curbelo
Gerente General	- Ingº Julio César Barozzi
Sub-Gerente General	- Ingº Julio J. Ader.
Asesor Técnico	- Ingº Luis M. Loureiro
Asesor Técnico	- Dr. Donato Grieco
Asesor Comercial	- Daniel A. Martins
Gerente Adscripto y Asesor Técnico	- Ingº Rubens Turini
Gerente Adscripto y Asesor Técnico	- Ingº Paul H. Bernier
Asesor Letrado	- Dr. José P. Llambías
Asesor Letrado	- Dr. José A. Sansone
Escribano Asesor	- Esc. Omar Costantini
Escribano Asesor	- Esc. Roberto Callander Rospide
Gerente de Hacienda	- Cr. Sergio Cabrera Beretervide
Sub-Gerente	- Cr. Máximo Dellacasa
Gerente de Explotación	- Ingº Enrique Campal
Gerente de Vía y Obras	- Ingº Martín Zorrilla Camps
Gerente de Material y Tracción	- Ingº Mateo Esteva Sureda
Sub-Gerente de Material y Tracción	- Ingº Edmundo Bellini
Jefe de Repartición Señalización y Comunicaciones	- Ingº Francisco H. Puppo
Jefe de Repartición Servicio Médico e Higiene	- Dr. Julio C. Estefan
Sub-Jefe de Repartición Servicio Médico e Higiene	- Dr. Luis A. Sala López

EXPLICACION PREVIA

Con ocasión de considerarse en el ámbito parlamentario el proyecto de Ley de Rendición de Cuentas correspondiente al Ejercicio 1969, el Directorio Interventor de AFE concurrió a las Comisiones de Presupuesto de ambas ramas del Poder Legislativo, acompañando a los señores Ministro y Subsecretario de Transporte, Comunicaciones y Turismo, y asistido por el personal técnico y Asesores del Ente.

En tales oportunidades, el Directorio resumió las condiciones, verdaderamente precarias y difíciles, en que se viene desenvolviendo el Instituto y formuló algunas sugerencias tendientes a mejorarlas, sobre la base de que el servicio ferroviario es imprescindible para el país, tal como clara y reiteradamente lo han sostenido el señor Presidente de la República y su Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo.

El presente folleto recoge lo en esa ocasión expuesto por el Directorio, así como también otros temas actuales y de interés ferroviario, en el entendido de que es siempre útil dejar documentada la acción que en tal sentido y en forma muy intensa se viene desarrollando por las autoridades del Ente desde el 4 de junio de 1970, fecha en que se hicieran cargo de sus funciones.

De tal modo, pues, se logra hacer fácilmente accesible a los interesados en estos importantes temas de interés nacional y a la opinión pública en general, el conocimiento de una información objetiva y cabal respecto del estado actual de los ferrocarriles uruguayos, así como de las perspectivas que ellos ofrecen en un futuro inmediato.

Montevideo, setiembre de 1970.

A.F.E. Y LA RENDICION DE CUENTAS.

Lo que A.F.E. necesita.

1. En la sesión respectiva de la Comisión de Presupuesto, integrada con la de Hacienda, de la Cámara de Representantes, el Directorio Interventor de A.F.E. sólo tuvo oportunidad de dejar sentada la siguiente salvedad, dado lo adelantado de las deliberaciones y la inminencia del vencimiento de los términos constitucionalmente acordados a dicha rama del Poder Legislativo:

"En nombre del Directorio de A.F.E., queremos dejar constancia de la preocupación que tiene el Organismo por el hecho de que no se haya aumentado la partida del Fondo Nacional de Subsidios que prevé el Artículo 180 y que está fijada en ------- '1.900:000.000,00, ya que, por ser absolutamente insuficiente, no le permitirá atender su programa operativo." (1)

2. Fue ante la otra rama parlamentaria y en el seno de la Comisión de Presupuesto, integrada, que hubo realmente ocasión de entrar, en forma más pormenorizada, alanálisis de la situación de A.F.E., según ilustran los párrafos que siguen. (2)

---

(1) Cámara de Representantes. Comisión de Presupuesto integrada con la de Hacienda, Repartido Nº 804 de 1970, sesión del 13 de julio de 1970, pág. 18.

(2) Cámara de Senadores, Comisión de Presupuesto (Integrada). Subcomisión de A,F.E. Sesión del 21 de agosto de 1970. Carpeta Nº 1655 de 1970. Distribuído Nº 419 de 1970. Secretaría General de Comisiones. Asisten: Senadores miembros: Cigliuti - Ferreira Aldunate - Ferrandis y el señor Reyes Daglio; Subsecretario de Transporte, Comunicaciones y Turismo, Luis Molinari; Presidente de A.F.E., Alejandro Rovira; Vicepresidente de A.F.E., Ibe-

3. SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número es abierta la sesión.

(Es la hora 16 y 22 minutos)

Tiene la palabra el señor Presidente del Directorio de A.F.E.

SEÑOR PRESIDENTE DEL DIRECTORIO DE A.F.E. Señor Presidente: En nombre del Directorio Interventor de A.F.E., debo agradecer, antes que nada, esta oportunidad que se nos brinda de poder hacer conocer ante el Senado de la República, por intermedio de esta Sub-Comisión, la situación actual de los ferrocarriles, sus precariedades, sus necesidades más impostergables, la ayuda que la ley le debiera prestar sin tardanza para que pueda resurgir del marasmo en que se debate y las perspectivas que ese importante servicio público está en condiciones de prestar al país, si tiene la suerte de recibir la comprensión y la ayuda que está reclamando.

// rio Balay; Director de A.F.E., Ramón Rodríguez Núñez; Asesores: Ing. Julio C. Barozzi; Dr. Donato Grieco; Ing. Luis Loureiro, Cr. Sergio Cabrera Bereterviде y Cr. Algorta.

La exposición hecha en el texto sigue, casi literalmente, la efectuada en Sala. Se da cabida en ella, a algunos memorándums más explicativos o analíticos, sobre ciertos temas, que fueran oportunamente distribuídos a los señores Senadores integrantes de la Comisión, y que facilitan la comprensión del respectivo asunto. Por razones de brevedad, se omiten, algunas veces, dialogados e interrupciones que no agregan nada sustancial al

4. Todo cuanto aquí vamos a decir, en la forma más breve y clara posible, reposa en lo que, para el Directorio, constituye una especie de axioma, y es la afirmación, categórica, de que la República no puede permitirse el lujo, bajo ningún concepto, de prescindir del ferrocarril como un elemento básico de su economía y de su futuro desarrollo.

5. Por razones de método, dividiremos nuestra exposición en dos partes:

Una primera, en la que, de manera concreta y específica, abordaremos la conveniencia u oportunidad de considerar la posibilidad de proporcionarle al ferrocarril ciertos recursos, decididamente imprescindibles, que el proyecto de Rendición de Cuentas que la Comisión de Presupuesto tiene a estudio, no le da, así como de aprobar, por el legislador, ciertas otras medidas concurrentes, que favorezcan su revitalización. Solamente con un aumento sustancial de los recursos con que el Estado viene contribuyendo al funcionamiento del Ente, es que éste podrá subsistir y tonificarse en forma inmediata, dejar de ser un organismo crónicamente deficitario y vacilante, para convertirse, progresivamente, en un servicio capaz, no sólo de absorber por sí mismo, a corto plazo, sus propios presupuestos operativos, sino aún de dejar, seguramente, una apreciable entrada para el Erario, aparte de un in-

---

//tratamiento de los respectivos temas y que pueden ser consultados en los repartidos parlamentarios ya citados.

discutible y tangible beneficio general para la colectividad.

Una segunda parte, estará destinada a pergeñar los probables o reales resultados que esa ayuda, que vamos a reclamar, habrá de redituar, tanto desde el punto de vista económico, cuanto de la normalización y paulatina mejora de los servicios a cargo del Ente estatal.

6. Dentro de la primera parte, trataremos los cuatro puntos que siguen:

I) Fondo Nacional de Subsidios: Posibilidad y conveniencia de reforzar la partida del actual Ejercicio 1970, y de aumentar las que se proyectan para los Ejercicios 1971 y 1972.

II) Equiparación de A.F.E. con las flotas particulares para el transporte de mercaderías procedentes de la Zona de ALALC.

III) Compensación de deudas con el Banco de Previsión Social y Banco de la República.

IV) Aumento del monto para adquisiciones imprescindibles al normal funcionamiento del servicio.

7. Como más adelante se advertirá, en el curso de las reuniones celebradas por el Directorio de A.F.E. con la Subcomisión del Senado, surgieron dos nuevos puntos, que merecieron también tratamiento: uno, originado en la iniciativa parlamentaria dentro del ámbito de la Cámara Alta, de suprimir la línea férrea que actualmente une las localidades de Maldonado y Punta del Este; otro, surgido de una iniciativa del Directorio

y relacionado con la conveniencia de modificar el artículo 28 de la Ley Orgánica de A.F.E.

Corresponde, pues, enunciar aquí, dentro de los temas abordados, como dos nuevos puntos, los siguientes:

V) Supresión de la línea férrea Maldonado-Punta del Este; y

VI) Modificación del artículo 28 de la Carta Orgánica de A.F.E.

I

Fondo Nacional de Subsidios

1. Ejercicio 1970

8. El proyecto de ley de Rendición de Cuentas a estudio del Senado, deja congelado el subsidio estatal que se sirve a A.F.E., según leyes vigentes, en la suma de $1.900:000.000,00.

Debemos señalar la insuficiencia de esta partida, aún para el presente Ejercicio de 1970, lo que colocará al Ente en la imposibilidad de poder pagar sus presupuestos en próximos meses.

Puede estimarse la recaudación promedio anual de A.F.E., es decir, sus recursos propios, producto de la venta de los servicios que presta, en una cantidad aproximada a los $2.400:000.000,00.

Si se suman ambas cantidades, lo que el

Estado le entrega a título de subsidio, más su recaudación propia, A.F.E. dispone anualmente de una suma de $4.300:000.000,00 de recursos, en total.

9. Es con estos recursos, que el Organismo debe hacer frente, sólo en el rubro sueldos, a una erogación del orden de $4.884:000.000,00, lo que de por sí ya origina un déficit de unos ---------- $584:000.000,00.

Los gastos imprescindibles del servicio, fijados con criterio muy estricto, insumen, por su parte, unos $1.280:000.000,00, los que, sumados a las obligaciones por compromisos contraídos en el extranjero por $443:000.000,00, arrojan un total de $1.723:000.000,00.

10. En tales condiciones, resulta claro que, en caso de no reforzarse la partida asignada para el actual ejercicio 1970, habrá de producirse una insuficiencia de recursos, del orden de los ----- $2.307:000.000,00 , que determinará la segura paralización del servicio ferroviario.

11. La conclusión es que para el Ejercicio 1970, A.F.E. requeriría un refuerzo del subsidio ya asignado, del orden de los $1.306:000.000,00. No está incluída en esta cifra la deuda por aportes patronales, ni los montepíos, que suman unos $1.001:000.000,00, y que se debe al Banco de Previsión Social.

2. Ejercicios 1971/72

12. Para los Ejercicios 1971 y 1972, y con mayor razón, por los argumentos que dejamos brevemente indicados y sobre los que el memorándum

oportunamente distribuído abunda (1), la ayuda financiera que el Ente necesitaría, debiera fijarse en unos $3.700:000,00 por cada uno de dichos Ejercicios.

13. Como resumen de lo pre-expuesto y para la eventualidad de que se juzgase procedente que la Rendición de Cuentas contemplase esta angustiosa situación del servicio ferroviario, sería menester que, para el Ejercicio 1970, se autorizase un refuerzo de $800:000.000,00 y que, para los Ejercicios 1971 y 1972, se fijase una partida de hasta $3.700:000.000,00 por cada Ejercicio.

II

Equiparación de AFE. con las flotas particulares para el transporte de mercaderías procedentes de la Zona de ALALC.

14. El segundo punto a que AFE. quiere referirse tiene relación con el artículo 305 del proyecto de Rendición de Cuentas.

En el proyecto que envió el Poder Ejecutivo, y que no fue aprobado por la Cámara de Representantes, se hace referencia a la equiparación de AFE. con las flotas particulares para el transporte de mercaderías procedentes de la Zona de ALALC.

---

(1) "A.F.E. Análisis de su situación financiera para los Ejercicios 1970/1971", de fecha 7 de agosto de 1970.

Se persigue conceder un incentivo razonable para que parte de las mercaderías que se importen, se canalicen por [illegible] a través de nuestro ferrocarril se exporte portland, fundamentalmente hacia un consumidor tradicional, que es Brasil, generando una importante fuente de divisas para el país.

La disposición, contenida en el proyecto originario del Poder Ejecutivo, no fué tratada en la Cámara de Representantes y, frente a algunos planteamientos hechos en Comisión por distintos señores Representantes, el señor Ministro de Transporte decidió retirarla, para un estudio más detenido.

15. En definitiva, y corrigiendo la fórmula primitiva del Poder Ejecutivo, el Directorio sugeriría alguna de estas dos fórmulas, la primera, diríamos, de exoneración impositiva total de las mercaderías, y la segunda de exoneración parcial o de hasta el 50%:

1ra. Fórmula

Art. 305. Agrégase el siguiente artículo a la Ley Nº 11.859, de 19 de setiembre de 1952:

"ARTICULO 58. Extiéndese a las mercaderías cuya importación tenga lugar utilizando el medio ferroviario, las exoneraciones establecidas en el artículo 11 de la Ley Nº 10.691, de 5 de enero de 1954, en los casos siguientes:

a) Que esas mercaderías sean originarias de los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.

b) Que para el transporte de esas merca-

derías, desde su origen, se hubieren utilizado medios de transporte ferroviario".

2da. Fórmula

Art. 305. Agrégase el siguiente artículo a la Ley Nº 11.759, de 19 de setiembre de 1952:

"ARTICULO 58. Extiéndese a las mercaderías cuya importación tenga lugar utilizando el medio ferroviario, el cincuenta por ciento (50%) de las exoneraciones establecidas en el artículo 11 de la Ley Nº 19.091, de 5 de enero de 1954, en los casos siguientes:

a) Que esas mercaderías sean originarias de los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.

b) Que para el transporte de esas mercaderías, desde su origen, se hubieren utilizado medios de transporte ferroviario".

16. En virtud de haber surgido dificultades respecto de la viabilidad de la sugerencia precedente, determinada, sobre todo, por la especialísima situación de la localidad norteña de Bella Unión, debido a las peculiares condiciones del Puente sobre el Río Quaraim, ahora cerrado al ferrocarril, pese a su genuino carácter de puente ferroviario, el Directorio de AFE propuso, finalmente, el siguiente anteproyecto de artículo, en el que se salvaban las objeciones formuladas a las fórmulas anteriores:

"Artículo 305. Facúltase al Poder Ejecutivo para extender, total o parcialmente, a las mercaderías cuya importación se realice por el medio

ferroviario nacional, las exoneraciones establecidas en el artículo 11 de la Ley Nº 12.091 de 5 de enero de 1954 siempre que: esas mercaderías sean originarias de países miembros de la ALALC; para su transporte se utilice, desde su origen, el transporte ferroviario y su introducción al territorio nacional, se opere por las aduanas que determinará el Poder Ejecutivo en la reglamentación.

No obstante, las exoneraciones precedentes se harán efectivas inmediatamente respecto de las mercaderías que ingresen al país por la Aduana de Bella Unión, y no podrán extenderse a los demás puntos servidos por la línea ferroviaria nacional hasta tanto se normalice el tráfico por el Puente Cuareim."

17. Como fundamento del nuevo texto transcripto, expresaba el Directorio que, aparte de salvar las objeciones hechas en Sala, quedaban excluídas del beneficio, las mercaderías introducidas al país en ferrocarriles extranjeros.

La norma proyectada permite, se agregaba, que, atendiendo a razones de política económica, el Poder Ejecutivo canalice por determinados puntos de la frontera, el tráfico ferroviario. La exención se convierte así en un verdadero instrumento de política económica, ya que el Poder Ejecutivo queda facultado para establecer total o parcialmente la exoneración prevista, lo que hace posible una coordinación de los distintos medios, según las circunstancias y capacidad de éstos. El Poder Ejecutivo puede, además, diferir la vigencia de la liberalidad prevista, para la oportunidad en que el ente ferroviario asegure una efectiva capacidad de absorción de la demanda. Limitando el beneficio de

las mercaderías transportadas por ferrocarril desde su origen, se elimina por otra parte el peligro de maniobras que desvirtuarían los propósitos de la norma. El Poder Ejecutivo podrá moverse con cierta latitud para fijar el "quantum" de la exoneración y podrá vincular el beneficio con la exigencia de un flete mínimo dentro del territorio nacional.

Asímismo, al reglamentar la disposición, el Poder Ejecutivo podrá tener en cuenta los convenios internacionales suscritos por la República en materia de transporte, en cuanto ellos establecen el principio de la reciprocidad.

18. Finalizando la motivación del aludido texto, expresaba el Directorio: Finalmente, merece un párrafo expreso el aspecto relativo a las importaciones de la zona de Bella Unión.

En mérito a que el puente sobre el Cuareim, desde hace algún tiempo quedó de hecho clausurado para el servicio ferroviario, y el tráfico carretero es precario por las malas condiciones del piso, es necesario arbitrar soluciones que, con carácter previo, eviten perjuicios para esa zona. No se oculta que de no rehabilitarse el servicio ferroviario en el mencionado puente y normalizarse las condiciones de éste, la aplicación del régimen propuesto produciría la canalización del tráfico que actualmente se realiza por Bella Unión, hacia otros puntos fronterizos que cuentan con servicio ferroviario. Tal es la razón de ser del inciso final del artículo sugerido, por el cual, además de establecerse la vigencia inmediata de la exoneración para las mercaderías ingresadas por la Aduana de Bella Unión, se prohibe la aplicación de las exoneraciones a otras Aduanas, hasta tanto no se haya normalizado el tráfico sobre

el Puente Cuareim.

Por sobre las razones fiscales, concluía el Directorio, hay un propósito de amparo hacia un determinado medio de transporte, a fin de impulsar su desarrollo. Parece muy razonable, por ello mismo, que el Estado sacrifique un ingreso fiscal -tasas consulares- cuando ese sacrificio asegura otro ingreso público de mayor interés -precio del flete-.

Sostener que la fórmula sólo beneficia al importador, es limitar el enfoque, exclusivamente al aspecto fiscal de la cuestión. Por lo demás, la misma objeción podría hacerse para las mercaderías transportadas por el cabotaje, ya que la exoneración aprovecha al importador y no al cabotaje.

En el caso de AFE, por tratarse de una empresa pública que vende servicio de transporte, parece indiscutible que merece, por lo menos, igual tratamiento que el ya otorgado en favor de la actividad de los particulares. (1)

---

(1) Fundamentos más extensos y analíticos fueron hechos por el Directorio en el Memorandum distribuído a los integrantes de la Subcomisión senatorial "A.F.E. Equiparación de AFE con las flotas particulares para el transporte de mercaderías que el país importe desde la Zona de A.L.A.L.C.", Montevideo, 7 de agosto de 1970.

III

Compensación de deudas con el Banco de Previsión Social y Banco de la República.

19. El tercer punto a que el Directorio de AFE se quiere referir, es a la compensación de las deudas que mantiene con el Banco de Previsión Social, y con el Banco de la República Oriental del Uruguay.

Tal tema estaba incluído en el artículo 334 del proyecto del Poder Ejecutivo, Capítulo IV, Disposiciones Varias, conforme al siguiente texto:

"Artículo 334. Facúltase al Banco de la República Oriental del Uruguay y al Banco de Previsión Social a recibir títulos de Deuda Pública Nacional (artículo 3º de la Ley Nº 13.737, de 9 de enero de 1969, artículo 4º de la Ley Nº 13.835, de 7 de enero, y artículo 5º de la presente ley) para cancelar los adeudos de la Administración de Ferrocarriles del Estado con esos Organismos al 31 de diciembre de 1969.

El precedente artículo no mereció aprobación de la Cámara Baja, no figurando en el proyecto que discute el Senado, por no haber contado con el número de votos necesarios.

Por tratarse de una de las formas posibles de saldar los adeudos que AFE tiene con ambas instituciones del Estado, el Directorio se permite recordarla.

Al 31 de julio de 1970, al Banco de Previsión Social AFE le debe, por aportes patronales y montepíos, sin intereses, unos $ 2.800:000; y al Banco de la República, por concepto de deudas vencidas

al 31 de diciembre de 1969, $ 620:000; y a vencer, a largo plazo, por avales a pagar desde 1970 a 1976, se le deberán unos $ 256:000.

IV

Aumento del monto para adquisiciones imprescindibles al normal funcionamiento del servicio.

20. Por su menguado patrimonio disponible, AFE trabaja con muy reducido stock de repuestos y bienes de servicio que, prácticamente, la coloca en el límite de funcionamiento.

Carece, por tanto, de disponibilidad de elementos, lo que le obliga, a medida que las necesidades se hacen imperiosas, a dar cumplimiento a dicha necesidad a un nivel mínimo y en forma urgente, a fin de no suspender la marcha de los trenes.

Esas adquisiciones, dada la estructura del Ente y el tipo de maquinarias con que realiza el servicio, superan normalmente el límite legal previsto para el "concurso de precios" único procedimiento que permite la ágil y urgente adquisición de los rubros imprescindibles. Si bien AFE cuenta con la exclusividad del transporte ferroviario en lo que respecta al transporte en general, tanto en cargas como pasajeros, debe desarrollar su actividad dentro de un mercado de gran competencia con la actividad privada. Pero, la empresa privada cuenta, para prestar sus servicios, con mecanismos de gran agilidad en materia de adquisiciones, lo que coloca al Ente estatal en desventaja.

Por consecuencia, a efectos de permitir adquisiciones imprescindibles con la urgencia que ellas requieren y colocar a AFE en un plano de igualdad con la competencia, se propicia la inclusión del siguiente artículo:

"Artículo ... Autorízase a la Administración de Ferrocarriles del Estado a contratar gastos e inversiones por concurso de precios hasta la suma de $ 1.000.000,00 (un millón de pesos).

El Directorio de AFE podrá facultar a los ordenadores secundarios de gastos e inversiones a contratar hasta la referida suma.

Para estas contrataciones regirán las normas establecidas por el Art.512 de la Ley Nº 13.640 de 26 de diciembre de 1967".

V

Supresión de la línea férrea Maldonado - Punta del Este

21. En el Senado de la República se propició la inclusión, en el proyecto de Ley de Rendición de Cuentas, de un artículo disponiendo la supresión de la vía férrea en el tramo Maldonado-Punta del Este.

En oportunidad de concurrir el Directorio Interventor de AFE a la Sub-Comisión Especial del Alto Cuerpo, designada para considerar las disposiciones relativas al Ente, se le recabó su opinión sobre aquella iniciativa.

El Directorio adelantó parecer en el sen-

tido de proponer una fórmula diferente, que permitiera resolver, con el debido conocimiento de causa, el levantamiento de cualquier tramo improductivo de vía férrea, por estimarlo una competencia natural del Organismo.

Sometió así, de inmediato, al órgano legislativo, un artículo concebido en los términos siguientes:

"Artículo . Facúltase al Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado, por voto unánime de sus componentes, para disponer la supresión de las líneas ferroviarias improductivas, previo dictamen de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y aprobación del Poder Ejecutivo, dando cuenta a la Asamblea General.

- El personal de las líneas que se supriman será redistribuído en otras dependencias del servicio, respetándose sus funciones y jerarquía presupuestal. En caso de no aceptar, pasará a integrar la planilla de disponibilidad, para su redistribución por la Oficina Nacional del Servicio Civil."

Como fundamento de la norma aconsejada, expresó el Directorio: "En virtud de circunstancias diversas, algunas líneas del servicio ferroviario han ido perdiendo importancia en forma paulatina y sostenida.

En algunos casos, el tráfico es prácticamente nulo y su mantenimiento significa una carga antieconómica para el Estado.

La supresión de las líneas referidas, permitirá disponer de un apreciable material para mejorar el servicio en otras que, como es notorio,

se encuentran en condiciones deplorables."

De esta manera, por el juego normal de una disposición legal respetuosa de las atribuciones naturales del Organismo, éste quedaría en condiciones para entrar, en su oportunidad, al estudio de cuáles ramales o tramos de línea férrea deberán suprimirse o nó, teniendo en consideración las conveniencias generales del servicio.

22. Al hacerse público, con ulterioridad, que la fórmula antes transcripta no mereció la aprobación del Senado, manteniéndose en cambio la supresión de la vía en el recordado tramo, el Directorio, luego de estudiar con el personal asesor del Organismo este tema, acordó elevar al Poder Ejecutivo, por la vía del Ministerio del ramo, la siguiente nota:

"Montevideo, 16 de setiembre de 1970.
Sr. Ministro Interino de Transporte, Comunicaciones y Turismo, Don Luis R. Molinari.
De acuerdo a lo resuelto en sesión de ayer, cúmpleme llevar a conocimiento del señor Ministro que, analizada la disposición contenida en el Art. 130 del proyecto de Ley de Rendición de Cuentas, correspondiente al ejercicio 1969, sancionado por el Senado de la República, el Directorio Interventor de AFE acordó solicitar al Poder Ejecutivo, por intermedio de esa Secretaría de Estado, el veto de la mencionada norma, para la eventualidad de que adquiera jerarquía de derecho positivo.

El citado artículo ordena la supresión de la línea férrea Maldonado-Punta del Este y, evidentemente, se basa en el Art. 3º de la Ley Orgánica del Instituto Nº 11.859 de 19 de setiembre

de 1952 que prevé que "sólo la ley podrá disponer la supresión de líneas férreas...,etc.

El Directorio tomó conocimiento de la aludida iniciativa del legislador al concurrir recientemente al seno de la Sub-Comisión Especial para tratar los asuntos de AFE designada por la Comisión de Presupuesto del Senado y, por juzgarla inconveniente para los intereses del servicio público a su cargo, propuso el siguiente texto sustitutivo: "Artículo . Facúltase al Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado, por voto unánime de sus componentes, para disponer la supresión de las líneas ferroviarias improductivas, previo dictamen de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y aprobación del Poder Ejecutivo, dando cuenta a la Asamblea General.

El personal de las líneas que se supriman será redistribuído en otras dependencias del servicio, respetándose sus funciones y jerarquía presupuestal. En caso de no aceptar, pasará a integrar la planilla de disponibilidad, para su redistribución por la Oficina Nacional del Servicio Civil. En la breve fundamentación con la que apoyó tal sugerencia sostuvo: En virtud de circunstancias diversas, algunas líneas del servicio ferroviario han ido perdiendo importancia en forma paulatina y sostenida. En algunos casos, el tráfico es prácticamente nulo y su mantenimiento significa una carga antieconómica para el Estado. La supresión de las líneas referidas permitirá disponer de un apreciable material para mejorar el servicio en otros que, como es notorio, se encuentran en condiciones deplorables.

No entró en esa oportunidad el Directorio, por no reputarlo del caso, en consideraciones de

orden jurídico, que podrían haber sido manejadas, desde que, en efecto, aparte de la notoria inconveniencia de la disposición legal de su Carta Orgánica, ya citada, que obliga a mover en cada caso el pesado mecanismo de un pronunciamiento de la Ley para poder realizar el levantamiento de cualquier tramo de línea férrea, caben, por lo menos, serias reservas sobre la constitucionalidad de aquel precepto, pues es obvio que se trata de actos típicos de administración que escapan a las atribuciones específicas del Poder Legislativo.

El Directorio no supo, hasta reciente fecha, que su sugerencia no había merecido la aprobación del Senado, por lo que, al advertir el mantenimiento del texto referido, procedió a recabar la opinión de la Comisión Asesora Permanente del Organismo, integrada por los distintos Gerentes y Personal Asesor, acerca de la conveniencia o inconveniencia de suprimir la línea férrea de que se trata. En opinión de su Cuerpo Técnico, expresada por unanimidad, y que el Directorio comparte, los intereses del servicio y los del País, no justifican el levantamiento de la línea férrea Maldonado-Punta del Este.

Con este motivo, aparte de analizar y valorar la actual situación de A.F.E. y las perspectivas de utilización de la línea Montevideo-Punta del Este en las circunstancias presentes, hubo oportunidad de revisar antecedentes de los cuales surgen los puntos de vista invariablemente sustentados por A.F.E. respecto de esta cuestión, todos ellos contestes en la conveniencia de mantener aquella línea. Así, y como más expresivos y recientes en el tiempo, cabe citar las RR.DD.16/69 y 451/69 de 2 de enero y 12 de marzo de 1969, de las que se acompaña copia, y que fueran puestas en cono-

cimiento de ese Ministerio por nota Nº 290/69 de 11 de abril de 1969.

De acuerdo también con lo resuelto por el Directorio en su sesión de ayer, se dispuso que la Gerencia de Material y Tracción adoptase las medidas del caso para que el Organismo se encuentre en condiciones de prestar un servicio regular Montevideo-Punta del Este y vice-versa, durante la próxima temporada turística."

VI

Modificación del artículo 28 de la Carta Orgánica de AFE.

23. El Directorio propuso, asímismo, la modificación del artículo 28 de su Carta Orgánica, que regla la elección de los delegados del personal, bajo el contralor de las autoridades electorales, para integrar la Comisión Asesora del Ente.

La norma vigente establece que esa elección, a celebrarse cada tres años, lo será "el último domingo del mes de enero de cada período". Esta exigencia obliga a habilitar la mayor parte de las Estaciones de cada línea, encareciendo desproporcionadamente el costo del acto, con grave perjuicio para la economía de la Administración.

Por eso se propuso modificarla, estableciéndose, en un texto sustitutivo, que esa elección "se realizará en el mes de enero de cada período, el día que señale el Directorio, oída la Comisión Asesora".

Sin desatender la voluntad de la norma y su objeto específico, la razonable latitud que se deja en manos de las autoridades del Ente, permite subsanar la dificultad que su cumplimiento, con la actual redacción, provoca.

24. Las sugerencias precedentes corrieron, en definitiva, suerte muy diversa.

Mientras el Senado hizo lugar a ciertos aumentos del Fondo Nacional de Subsidios, atendiendo, seguramente, el planteamiento del Directorio, el Poder Ejecutivo, movido por principios generales de estabilidad económica, opuso el veto a esos aumentos, como se vio obligado a hacerlo respecto de casi todos los aumentos introducidos por el Alto Cuerpo legislativo en general y por iguales razones.

Esto obliga, por consecuencia, a buscar soluciones sustitutivas, a fin de evitar la crítica contingencia, de otro modo inminente, de una paralización del servicio ferroviario por imposibilidad de atender el pago de sus próximos presupuestos.

La iniciativa tendiente a equiparar a A.F.E. con las flotas particulares en cuanto al transporte de mercaderías procedentes de la Zona de ALALC., no mereció la aprobación del legislador.

Tampoco recibió aprobación la fórmula propuesta por el Poder Ejecutivo para compensar las deudas del Instituto con el Banco de Previsión Social y el Banco de la República Oriental del Uruguay.

Merecieron aprobación, en cambio, el aumento

del monto para adquisiciones imprescindibles al buen funcionamiento del servicio (Artº 350), y la modificación del artículo 28 de la Carta Orgánica del Ente (Artº 536) tal como el Directorio lo sugirió.

Por último, la ley consagró la solución de levantar el tramo de la línea férrea Maldonado-Punta del Este (Artº 130), desechándose la fórmula sustitutiva que el Directorio aconsejara.

Lo que A.F.E. ofrece.

25. Tales, en grandes líneas, aunque precisas las necesidades financieras inmediatas y urgentes del Ente, las razones que las determinan, así como algunas medidas complementarias que, aunque de menor entidad, a juicio del Directorio beneficiarían enormemente su actividad, asegurando la sobrevivencia del servicio ferroviario nacional y haciendo posible su desenvolvimiento y ulterior consolidación, como un medio de transporte efectivo, económicamente sano, técnica y administrativamente eficiente, consustanciado con los mejores y permanentes intereses de la Nación, cual es aspiración inconmovible del Poder Ejecutivo poder lograrlo.

Frente a ese cuadro, connotativo de lo que A.F.E. necesita y reclama, cabe esta pregunta:

¿Qué es lo que, concretamente, como expectativa cierta, A.F.E. estará en condiciones de dar, a su vez, a corto y mediano plazo, al Estado y a la colectividad, en el caso de que se le proveyese de los recursos que necesita?

26. Esa pregunta, esa esencial pregunta, que el Directorio se ha planteado y analizado largamente, situándose en la posición en que seguramente se habría colocado, de ser legislador, es, sin duda, de gran importancia y constituye el punto vital o neurálgico del planteamiento que el Directorio ha considerado imprescindible formular ante el Senado, como elemento de juicio necesario para asumir posición y adoptar una certera decisión.

27. Como fruto de ese análisis y del pronóstico, objetivo, que acerca del futuro del ferrocarril y de sus realizaciones puede hacerse en este momento, debe decirse que, ante todo, es imperioso sentar ciertas premisas generales y particulares, como indispensable punto de partida; luego, determinar las metas a alcanzar; para pasar después a examinar, rápidamente, los procedimientos a emplearse en la consecución de esos logros, así como los beneficios o resultados que éstos arrojarían como saldo.

28. Antes de hacerlo, sin embargo, distraeremos unos pocos minutos más la benevolente atención de los señores Senadores, para expresar que, en los actuales momentos, A.F.E. se apresta a realizar el examen de las propuestas de material ferroviario que obraban a su consideración desde 1967, más algunas otras que puedan presentarse hasta el 31 del corriente mes de agosto, plazo fijado para su recepción.

Es propósito del Directorio efectuar ese estudio y selección de propuestas, con la mayor diligencia posible. Probablemente, para mediados o fines de octubre próximo, el cuerpo técnico se habrá expedido ya, y el Directorio deberá tomar decisión, sujeta naturalmente, a lo que en definitiva resuelva el Poder Ejecutivo.

Se trata de un plan de inversiones indispen-

sable para la recuperación de A.F.E., en una primera, e inmediata, etapa. El monto aproximado de esa inversión, puede estimarse en unos 25 a 30 millones de dólares. Alguna información periodística, refiriéndose a este plan, lo ha calificado como de "ambicioso". En realidad, supone el mínimo "minimorum" para habilitar el servicio a fin de que pueda cumplir sus [illegible]rtantes cometidos.

Sin perjuicio de que dejamos a la Comisión, para su incorporación a los antecedentes, un ejemplar completo del referido plan, lo sintetizamos en muy breves líneas, diciendo que comprende la realización de tres programas, a saber: un programa de recuperación de infraestructura; un programa de recuperación de coches motores y material tractivo; y un programa de adquisición de material rodante. Todo el programa se integra con 13 rubros que son los siguientes:

Dentro del primer programa, de <u>recuperación de infraestructura</u>, figuran los siguientes rubros:

1- Renovación línea Salto, tramo Chamberlain-Paysandú:

200 kms. de vía y renovación de 40 tramos de puentes metálicos (612 mts.)

2- Rieles: 8.000 toneladas.

3- Durmientes: 300.000 comunes.

20.000 especiales para puentes.

4- Cambios de vía: 150 cambios completos.

5- Tramos metálicos para renovación de los puentes Laguna Arapey y Yaví en la línea Cuareim.

En el segundo programa, de recuperación de coches motores y material tractivo, figuran estos rubros:

6- Construcción y equipamiento de un taller para reparar coches-motores: 25 dobles, a adquirirse, y 20 existentes.

7- Adquisición de hasta 25 coches motores dobles para las principales líneas del servicio de pasajeros.

Dentro del tercer y último programa, adquisición de material rodante, están los rubros siguientes:

8- 300 vagones de carga cubiertos (cerrados) de 30 o 40 toneladas.

9- 100 vagones de carga abiertos de 40 toneladas.

10- 10 vagones-plataforma especiales para cargas pesadas, de 45 toneladas.

11- 10 vagones termos para el transporte de carne enfriada colgada, de 20 toneladas.

12- 10 vagones cisternas para transporte de combustibles livianos y/o melaza a granel, de 40 toneladas.

13- 240 bogies para vagones de carga: 60

iguales a los de los vagones cubiertos comunes de carga; y 180 iguales a los de los vagones de carga cubiertos para acoplar a trenes de pasajeros.

29. El precedente plan, proyectado por el Directorio Interventor, a comenzarse en 1971, demandará una inversión cercana a los 25 o 30 millones de dólares, según ya se adelantó, para el que se ha previsto, en el Fondo Nacional de Inversiones contenido en el proyecto de Ley de Rendición de Cuentas a estudio del Parlamento, una partida anual de mil millones de pesos, para el año 1971, y una de igual cantidad para 1972.

1. Premisas

30. En carácter de premisas de orden general, puede afirmarse:

1) El transporte nacional no constituye un sector aparte de la economía, sino que es un vínculo, un aglomerante, de todos los sectores que la integran.

2) Dentro del terreno económico, un país exportador mejora sus condiciones de tal, si consigue abatir o anular el costo del transporte interno.

3) Este debe establecerse de modo que contemple, en sus costos, los intereses sociales de la colectividad haciendo que ellos sean mínimos.

4) Una empresa estatal de transporte debe observar aptitudes y actitudes comerciales, pero, por estar dentro del Estado, no debe procurar subsistir a través del lucro -objetivo fundamental en la empresa privada-, sino que sus beneficios sean tanto económico-financieros, como sociales.

5) Ningún país ha eliminado sus ferrocailes, ni hay noticias de que tal cosa ocurrirá.

6) El transporte debe encararse con un foque nacional que contemple, en una acción relarizadora inicial, los intereses del mercado ansportador, pero que tenga en cuenta también s intereses de la colectividad. Luego, y con reglo siempre a ese criterio, debe moverse en ra acción coordinadora general alcanzando la etamás avanzada.

7) Las inversiones en el sector ferroviao se plantean siempre con un criterio distinto te en los sectores de carretera, navegación flual o aérea; las sumas acordadas deben ser reembolsadas por los usuarios, a través de las tarifas a la empresa ferroviaria; tal criterio no se aplia ni siquiera para fijar los peajes, constituyendo na desventaja de partida, cuya inteligente atenuación debiera estudiarse de una vez por todas, desde ue el ferrocarril es la única empresa estatal de ransporte.

31. Como premisas de orden particular, cabe, su vez, sentar las siguientes:

1) Aún estando muy lejos de sus condiiones óptimas, el transporte ferroviario en el ruguay es de costos totales inferiores al carrero; lo demuestra, en 1966, el informe INGEROUTE.

2) El deterioro de la mayoría de las nstalaciones de A.F.E. hace que haya pocos elesntos cuyo mantenimiento, a esta altura, sea del ipo preventivo y normal contemplable en un preupuesto operativo. Como casi todo hay que hacero de nuevo, debe ser solucionado por un proceso e inversiones. Es indiscutible que el presupues-

to operativo y el plan de inversiones deben estar íntimamente relacionados.

3) Si realmente existe la intención de rehabilitar a A.F.E. -como la tienen firmemente el Poder Ejecutivo y su actual Directorio Interventor-, por ser el transporte que consume menos divisas por unidad de tráfico, esa rehabilitación debe realizarse cuanto antes para disminuir los perjuicios del deterioro.

4) En reciente discurso del Presidente de la Asociación Rural al inaugurarse la 65a. Exposición de Campeonatos de Ganadería del Prado, pasó una detenida revista a la situación del interior del País y señaló los lineamientos generales que, en el entender de esa entidad rural, permitiría mejorar las condiciones del campo en un futuro inmediato. En un pasaje de esa interesante disertación, y concordantemente con lo expuesto, se dice:

"El campo está en marcha. En esta dinámica del desarrollo es necesario que los servicios a cargo del Estado, como Ferrocarriles, Puerto, Correo, Teléfonos, se adecúen a las necesidades de la hora, por ser elementos fundamentales en la evolución agropecuaria".

2. Metas

32. Entre los objetivos o metas a lograr, corresponde señalar las siguientes:

1) Una primera y fundamental, es el pago de los sueldos de sus funcionarios, con fondos de la actividad específica del Ente.

Si A.F.E. fuere contemplada en sus necesidades, al principio recordadas, esta primera

meta podría lograrse en un período de 24 meses, aproximadamente.

2) La nivelación de los ingresos y egresos operativos del Organismo, constituye la segunda meta, para alcanzar la cual sería necesario un lapso doble que el anterior, es decir, 48 meses a partir del momento en que el Ente entrase a operar con los elementos resultantes de las inversiones proyectadas, o sea, probablemente, 1972-1975.

3) Para conseguir los propósitos anteriores, se plantea, paralelamente, la meta operativa de mantener y aumentar, en lo posible, la realización de mil millones de unidades de tráfico anuales, desde el punto de vista de la productividad del servicio.

3. Procedimientos

33. Ha de partirse de una situación presupuestal como la que existe en el presente Ejercicio de 1970, con las insuficiencias y precariedades más atrás analizadas (supra, núms. 8 a 14).

La solución para esas insuficiencias demandaría una suma aproximada a los $3.200:000.000,00 para dicho Ejercicio, sin encararse el pago de los adeudos a los Bancos de Previsión Social y República durante 1970.

La precedente es una hipótesis meramente simplificadora ya que, transcurrido el primer semestre del año 1970 y comenzado el segundo, y estando en trámite la situación, es imposible gastar la suma prevista para el año en menos de un semestre, lo cual daría un remanente que permitiría hacer frente, en cierta medida, a las deudas con el Banco de Previsión Social.

Si la solución encarada se lograse en el lapso que resta del 70, y lo proyectado para el 71 también se realizare, se consolidaría una situación presupuestal operativa que constituiría el punto de partida, o pausa necesaria, para que las autoridades de A.F.E. y las nacionales, analizaran y aplicaran la terapéutica apropiada en los distintos sectores críticos del Organismo, según se expone en los párrafos que siguen:

a. Material rodante

34. El remolcado es insuficiente y deteriorado.

El tractivo diesel, está en pésimas condiciones. Pero como ese deterioro se origina en falta de repuestos, es totalmente recuperable mediante reparación.

El transporte de pasajeros automotor, se encuentra igualmente en total crisis, con muy poco material recuperable por reparación. Es interesante al respecto, el informe que sobre este aspecto produjeron los técnicos del Instituto al analizar la oferta hecha por Hungría y que, por razones de brevedad, es imposible reproducir en este lugar.

b. Vías

35. Las vías se encuentran en mal estado por falta de mantenimiento, y éste se resiente por falta de personal (también, de personal idóneo) y, sobre todo, por la absoluta carencia de materiales.

36. El siguiente detalle, confeccionado por la Gerencia de Vía y Obras, da una idea exacta y actual del deterioro de las vías del servicio ferroviario nacional:

Vías en mal estado (requieren renovación total)

Chamberlain-Artigas	526 Kms.		
B. Brum - Cuareim	66 "	22%	
Tres Arboles - Piedra Sola	58 "		650 Kms.

Vías en condiciones bastante deficientes, que pueden recuperarse renovando durmientes malos, agregando balasto y con cambio de algunos rieles.
Puede hacerse por mantenimiento reforzado:

Línea Rivera-Km.460-Rivera	103 Kms.		
Ramal Frontera	4 "		
Ramal Fray Bentos	142 "		
San José - Mercedes	203 "		
Mal Abrigo - Colonia	115 "	31%	
S.del Yí - Km.329	102 "		
Nico Pérez - Melo	191 "		
Toledo - Sudriers	20 "		
Ramal Tablada	4 "		
Ramal Puma	11 "		
Ramal La Paloma	30 "		925 Kms.

Vías transitoriamente deficientes, por durmientes en mal estado o falta de balasto que pueden repararse dentro de los programas de mantenimiento:

Toledo - Nico Pérez (dtes.)	206 Kms.		
N.Pérez-T.y Tres (dtes.y bto)	104 "	15%	
T.y Tres-R.Branco (balasto)	125 "		
Achar-P.Sola (parte)(dtes.)	20 "		455 Kms.

Vías con deficiencias parciales, que no afectan el estado general; reparable por mantenimiento adecuado:

Línea Rivera	449 Kms.		
Sudriers - Minas	82 "		
Sudriers - Rocha	173 "		
Ramal Punta del Este	22 "	32%	
25 de Agosto - San José	34 "		
Sayago - Toledo	18 "		
Florida - S.del Yí	118 "		
Ramal Trinidad	47 "		943 Kms.
	TOTAL DE VIAS:		2.973 Kms.

R E S U M E N

Vías en mal estado	650 Kms.	- 22%
Vías recuperables, en condiciones bastante deficientes	925 "	- 31%
Vías recuperables, transitoriamente deficientes	455 "	- 15%
Vías en buen estado, con defectos parciales	943 "	- 32%
TOTAL:	2.973 Kms.	

37. Simplificando las referencias anteriores, podría decirse, en una apreciación o balance general, que, del total de vías, un tercio es bueno, aunque algo descuidado; un tercio es regular, mejorable mediante un mantenimiento correcto; y un tercio es malo, debiendo sustituirse en los tramos más requeridos por la demanda, y reparar, en los otros tramos menos solicitados, con el material aprovechable de los trabajos anteriores.

3. Personal

38. Respecto a este punto y como brevísimo diagnóstico, cabe expresar lo siguiente:

Cuantitativamente y de acuerdo con las previsiones presupuestales del año 1969, AFE tiene en sus planillas 10.653 cargos, de los cuales 7.971 presupuestados y 2.682 contratados.

De ellos y desde el punto de vista físico, integral, el Organismo cuenta con 9.170 funcionarios, más 525 en desempeño de tareas aliviadas, lo que totaliza 9.695 funcionarios.

O sea, que AFE gasta algo más de 300 millones de pesos anualmente, en un personal —el que desempeña "tareas aliviadas"— que realiza sus cometidos con una reducción considerable de sus posibilidades físicas, con destino funcional sin duda humanitario, pero sumamente inconveniente desde el punto de vista de su rendimiento efectivo, dentro de una concepción empresarial como la que es inherente al servicio ferroviario.

39. En lo atinente al aspecto cualitativo, de capacitación o ideoneidad en tareas ferroviarias, el personal, en general, es apto. Pero su distribución la organización de las distintas tareas en relación a la dimensión de AFE, no es acertada y deberá adecuarse necesariamente a la realidad funcional del Organismo.

En los actuales momentos y desde hace ya un tiempo, se están realizando estudios con técnicos de la Oficina del Servicio Civil, a fin de arribar a conclusiones concretas que permitan hacer efectivos una mejor distribución y aprovechamiento del per-

sonal.

40. El material ferroviario se caracteriza como es sabido, por tener una larga vida física, mucho más prolongada que la que corresponde a la de su utilización eficiente y económica.

La gran mayoría de los equipos de AFE han sobrepasado esta última etapa, y al personal no se le utiliza en lo que debiera, desde el punto de vista industrial y correcto, sino en reparaciones de desperfectos, averías, rehabilitaciones, etc., que no deberían distraer sus horas de actividad, aunque ahora esto resulte imprescindible para atender requerimientos inmediatos de los servicios.

Ello ocasiona desánimo y disminución en el rendimiento y, por su entidad, también grandes atrasos en las tareas normales de mantenimiento.

Por otra parte, una total desorganización administrativa industrial, sin costos de operaciones, de talleres, sin información contable oportuna y eficiente, sin el correspondiente contralor de gestión industrial, y sí, apenas disponiéndose de datos más bien históricos e inoportunos procedentes de fuentes no metodizadas, extraídos y/o elaborados por desanimados funcionarios que presumen la falta de utilidad de lo que realizan y, por consiguiente, de eficacia o resultados muy relativos y precarios.

41. Cuadro similar se presenta en el aspecto comercial de la empresa, agudizado por la inseguridad constante que supone la inestabilidad de los servicios y la insuficiencia potencial de ofrecer otros a los usuarios.

Todo este panorama es la consecuencia de

una prolongada falta de renovación, tanto desde el punto de vista del material, cuanto del técnico y del personal.

42. Esta es la situación real y el punto de partida que, en el lapso 70/71 debe estabilizarse y mejorarse sin más tardanza, a juicio del Directorio, mediante presupuestos normales, sin retaceos, e inversiones oportunas.

De otro modo no será posible llegar a la ansiada recuperación del ferrocarril uruguayo.

El procedimiento no es otro que el de realizar una inversión parcial, en una primera etapa, que supere las deficiencias de los rubros más precarios, deteriorados y sensibles, en favor de una productividad incrementada y seguramente demandada por los usuarios.

Además, deberán irse realizando reparaciones atinadas, a través de un mantenimiento hasta ahora inconvenientemente detenido, antes que insuficiente o atrasado.

Se deberá también sustituir al personal con detracciones físicas, por malas condiciones de salud, por personal activo, capacitado y ubicado en actividades adecuadas a los requerimientos crecientes del Instituto.

Se organizará así la empresa, su gestión, su contabilidad, su contralor, según conceptos y métodos modernos, dejando de lado toda la heredada inoperancia actual. Se cuenta con planes, con excelentes técnicos, con orientaciones definidas y un concepto claro de las soluciones a alcanzar. Sólo es menester ponerse en marcha, sin dilacio-

nes, como ha comenzado hacerlo el Directorio Interventor desde el comienzo de su gestión, conforme a las directivas del Poder Ejecutivo. Pero es menester, también, la colaboración de las demás autoridades nacionales, en este caso el Parlamento, para que ese esfuerzo y esa labor puedan fructificar rápidamente y no arriesguen frustarse por ausencia de recursos.

43. Se llevará a cabo un comienzo de razonable inversión dirigida a atacar, en los puntos críticos más importantes, aquellas proporciones evidentemente decisivas, con una moderación ajustada a la realidad nacional en materia de endeudamientos.

Es a estos efectos que se proyecta contratar, para 1971, el programa de inversiones para la recuperación de AFE, ya resumido con anterioridad (supra, nums. 28 y 29).

44. Pero también ha sido encarada, y entrará en las próximas semanas en fase de ejecución, la modernización y recuperación de motores ALCO, así como la adquisición de repuestos varios para mantenimiento.

Vale la pena, en este lugar, trazar una rápida reseña de este plan, desde que a la vez permite formarse una idea más clara de la situación actual del parque de locomotoras de AFE al 31 de julio de 1970.

45. El parque tractivo del Organismo se compone de 75 locomotoras Diesel de línea principal, de las cuales 50 se adquirieron en el año 1953, y 25 en el año 1965.

Es en este último año, precisamente, que comienza a acentuarse un marcado descenso en la

disponibilidad de dicho parque.

En 1967 se elaboró un plan de adquisición de repuestos y/o de reconstrucción de motores tendiente a lograr, en término de 5 años, una disponibilidad del orden del 85% del mencionado parque, es decir, 64 locomotoras, para la atención permanente del tráfico.

Pero ese plan no se cumplió y al 18 de junio de 1970, AFE dispone, diariamente, de un promedio de 37 unidades, al 31 de julio de 1970, de sólo 33 máquinas, también diariamente, o sea, de apenas el 44% de su parque de locomotoras diesel eléctricas.

Esa disponibilidad se deteriorará inevitablemente todavía más, y muy rápidamente, no bien deban afrontarse las exigencias de las próximas zafras.

Tal la siguación al hacerse cargo del Ente el actual Directorio Interventor (4 de junio de 1970).

46. Atribuyéndole la prioridad que tal aspecto tiene, dentro del cuadro general de deterioro del servicio, el Directorio adoptó rápidas decisiones para la puesta en marcha de la recuperación urgente del parque tractivo.

Es notorio que la tracción significa para cualquier sistema ferroviario, lo que el corazón para el ser humano.

Si funciona en malas condiciones, su producción es anormal: consume combustible y lubricantes en exceso; demanda mayor número de repuestos; también, muchas más horas hombre-taller.

Quiere decir que ese sistema estará realizando el peor de los negocios posibles.

En 1967, al elaborarse el aludido plan, se estimó en unos U$S 550.000,00 anuales, el beneficio directo a obtenerse por ahorros en los mencionados conceptos.

Tomando como base la productividad anual de cada locomotora, las 42 máquinas actualmente inactivas están restándole al Ente ingresos aproximadamente del orden de los $ 953:700.000.00 (novecientos cincuenta y tres millones setecientos mil pesos) anuales, provenientes de la venta de fletes que ahora se ve impedido de colocar.

La pérdida, fundamentalmente de amortización anual, llega a un promedio de U$S 400.000,00 (cuatrocientos mil dólares) incluídos los intereses.

Finalmente, queda comprometida la movilización de materias primas, haciendas y productos cuya comercialización sobrepasa los $40.000:000.000 (cuarenta mil millones de pesos) al año, y a los que AFE asegura servicio imprescindible.

47. Frente a las multimillonarias pérdidas indicadas, el plan de recuperación del parque tractivo que el Directorio comenzó a impulsar de inmediato, y que es imprescindible realizar íntegramente, supone, discriminadamente, la siguiente inversión:

1º) Reconstrucción y modernización de 52 motores diesel marca "ALCO", a efectuarse en el quinquenio 1970/1975. La ejecución de este programa asciende a U$S 2:150.000,00 (dos millones ciento cincuenta mil dólares), distribuídos en los cinco años.

2º) Compra de repuestos para las máquinas marca "ALSTHOM" en el período 1970/75, por un monto total de U$S 600.000 (seiscientos mil dólares), incluídos los intereses.

3º) Compra de repuestos marca General Electric y Alco en el período 1970/75 por un valor total de U$S 750.000,00 (setecientos cincuenta mil dólares).

4º) Rehabilitación del parque de locomotoras "ALSTHOM", en el período 1970/72, por un monto total de U$S 305.000,00 (trescientos cinco mil dólares).

48. Estableciendo una comparación, a título ilustrativo, entre el promedio anual de la inversión proyectada, y lo que la economía nacional compromete, también promedialmente por año, por pérdida en venta de fletes, amortización y comercialización, resulta el muy elocuente cuadro que sigue:

Promedio de inversión anual para recuperación del parque de locomotoras de AFE.	Valores promedios de la economía nacional que se comprometen y/o pierden anualmente.	
U$S 952.500,00 (equivalente a $238:125.000,00).	1º) Fletes	$ 953:700.000,00
	2º) Amortización e intereses por U$S 400.000	100:000.000,00
(Término del programa: 5 años).		$1.050:000.000,00
	3º) Comercialización comprometida	$40.000:000.000,00

49. En esencia, pues, con el referido plan de inversiones, y la recuperación de los motores ALCO, así como la adquisición de repuestos varios para mantenimiento, se conformará una situación susceptible de producir una serie de hechos y efectos coadyuvantes a la obtención de las metas propuestas.

La rehabilitación de la vía por la existencia de materiales y otras medidas, mejorará las velocidades de circulación por la red y, en consecuencia, se aminorarán los costos del transporte por menor incidencia de consumos generales, de jornales, mejor conservación del material rodante, menor tiempo perdido en reparaciones, etc., a la vez que se generará una mayor capacidad transportista del Ente.

La adquisición de coches-motores permitirá liberar casi otras tantas locomotoras, para aplicarlas a cargas y haciendas, que juntamente con una mayor cantidad de vagones nuevos y, por consiguiente, con menor detenimiento en los talleres, incrementará la oferta de transporte ferroviario.

La tracción diésel se verá beneficiada por tres factores: a) el mencionado, de los coches motores; b) el contrato con ALCO que, reparando motores en los Estados Unidos, alivia en miles de horas de labor a los Talleres Diésel de Peñarol, permitiéndole el respiro necesario para establecer una organización de mantenimiento debidamente programada, realizable sin horas extras y en mejores condiciones en relación a la calidad del trabajo; y c) concomitantemente, el Taller de Coches-Motores funcionará como auxiliar del mantenimiento Diésel, con el consiguiente beneficio de sus modernas instalaciones, maquinarias y herramientas.

La reorganización abarcará la de todas las producciones de los Talleres de Peñarol, en relación con sus costos y el posible abastecimiento por la industria nacional en productos tales como: zapatas de freno, materiales de fundición, materiales de madera dura (aserradero), durmientes nacionales, etc.

4. Beneficios

50. Los planes precedentemente resumidos redundarán beneficios que pueden ser concretados así:

a) el país contará con un eficiente y económico medio de transporte para los productos de consumo interno y para los productos de exportación, así como también para el de pasajeros de ciertas características y modalidad.

b) Se tendrá resuelto un sector del transporte de larga duración y explotación, económico en divisas, con su correspondiente integración con la industria nacional.

c) Se mantendrá un sistema testigo regulador de las tarifas en general, que beneficiará a la colectividad usuaria del camión y del ómnibus, acotándole las sumas que deberán pagar en sus fletes.

d) Se tendrá la posibilidad de acrecentar el porcentaje intercambio internacional por vía terrestre, tal como se viene haciendo con el portland a Brasil (unas 60.000 toneladas al año), y como se deberá hacer también con otros productos de importación, que cierren el ciclo del transporte, produciendo la administración sus propias divisas.

Se hará posible, de este modo, negociar, incrementar y realizar el tráfico internacional te

rrestre uruguayo, tanto en su forma de tránsito como de exportación e importación, si se tiene un ferrocarril eficiente., ya que con él no se plantean las condiciones de desequilibrio existente en frontera en materia de precios, costos y número de vehículos, entre nuestra flota y las vecinas de Argentina y Brasil, pues es sabido que este desequilibrio camionero provoca una situación difícil en materia de negociaciones. Dentro del mismo concepto, el futuro puente Paysandú-Colón posibilitará el pasaje de vagones, con igual trocha, a/y de Paraguay y Argentina, a nuestro país, lo que constituye una posibilidad potencial promisora y absolutamente nueva para A.F.E.

e) Se beneficiarán los productores rurales, ya que sin modificarse los fletes, por circunstanciales problemas de la demanda, podrán durante cada zafra, transportar sus productos conforme a los fletes ya previstos y fijos.

f) Se beneficiará el personal de AFE ya que, estabilizados sus factores de trabajo, no será un sector angustiado e inquieto por su futuro dentro de la masa social uruguaya, como ahora ocurre.

g) Se beneficiarán los propios camioneros que, frente a la eficiencia del servicio público que puede y debe brindar AFE, deberán concertar en cooperativas y organizaciones de explotación sanas (ejemplo O.N.D.A.) actividades hoy individuales, desorganizadas, muchas veces irresponsables y anti-económicas, lo que supondrá un trato más humano para el servicio que su personal realiza, con el beneficio consiguiente para el propio país, y la sociedad toda.

5- Financiación

51. La financiación se efectuaría con la par-

tida de $1.000:000.000,00 prevista por el Fondo Nacional de Inversiones para los Ejercicios 1971 y 1972 (artículo 349 de la Ley de Rendición de Cuentas) que, en función de necesidades perentorias del Organismo, experimentará en su aplicación el siguiente desglose:

a) Primeros pagos del Plan de Inversiones:	U$S	3:750.000,00
b) Recuperación motores ALCO (Primer pago):	"	150.000,00
c) Rehabilitación de locomotoras ALSTHOM:	"	100.000,00
	U$S	4:000.000,00

52. Es útil agregar, finalmente, que la inversión que el Directorio Interventor de AFE encara llevar a la práctica y a la que se viene de hacer referencia, si bien puede parecer exagerada o ambiciosa "prima facie", en verdad, es apenas realista y morigerada.

Véase, si no, como elemento de comparación, el reciente "Plan de Recuperación Ferroviario Argentino", a efectuarse en un término de 5 años, que demandará una inversión de 250 mil millones de pesos argentinos, es decir, unos 625 millones de dólares.

El plan argentino, sumamente interesante, tiende también, fundamentalmente, a modernizar y recuperar ese medio de transporte, vital para la economía del país hermano, y a eliminar de ese modo el déficit crónico de explotación que soporta desde años atrás.

El aludido plan, cuya aplicación comenzará el próximo año 1971 y finalizará en 1975, demandará, como ya adelantáramos, una inversión de -------- U$S 625:000.000,00 (seiscientos veinticinco millones de dólares) lo que representa en moneda argentina la cantidad de $250.000:000.000,00 (doscientos cincuenta mil millones de pesos argentinos).

El plan incluye:

1º) inmediata erradicación de todas las locomotoras a vapor.

2º) adquisición de hasta 500 locomotoras diésel eléctricas.

3º) reacondicionamiento del actual parque de locomotoras.

4º) adquisición de coches de pasajeros, pullman, dormitorios, comedores, etc.

5º) no menos de 10.000 vagones de carga.

6º) renovación de 8.000 kilómetros de vía y reacondicionamiento de otras en mal estado.

7º) reconsideración de la red, que consiste en la reducción de los 40.000 kilómetros actuales, para llevarla a 30.000 kilómetros, una troncal de 10.000 y otra secundaria de 20.000, calculándose obtener de esta manera, una velocidad superior a los 150 kilómetro por hora.

8º) modernización de los talleres ferro-

viarios.

53. La extensión de la red ferroviaria argentina asciende a 40.600 kilómetros, contra 2.975 de la red ferroviaria uruguaya, y la dotación de su personal era -tomando como base estadística el año 1968- de 155.960 funcionarios, contra, en términos redondos, 10.500 funcionarios (cargos) de los ferrocarriles uruguayos, siendo su déficit de ------ $33.858:000.000,00 (pesos argentinos), contra ---- $ 2.188:200.000,00 (pesos uruguayos), respectivamente.

El déficit del Ejercicio 1968 fue de ---- U$S 2.360,00 por kilómetro de vía para los ferrocarriles argentinos, contra U$S 2,880,00 por kilómetro para los ferrocarriles uruguayos.

Por consiguiente, la inversión proyectada por ambos ferrocarriles es de U$S 15.500,00 por kilómetro, para los ferrocarriles argentinos, y de U$S 1.000,00 por kilómetro para los ferrocarriles uruguayos.

Estos datos comparativos demuestran palmariamente que la proyectada por AFE. es una inversión defensiva, destinada a mantener la eficiencia del sistema y su natural ubicación dentro del mercado nacional de transporte, y no ofensiva a los efectos de desplazar la competencia dentro de dicho mercado y sobredimensionar al Ente.

54. Inversiones similares han proyectado, para el presente año de 1970, la gran mayoría de los ferrocarriles, en todo el mundo, como surge de las siguientes referencias que juzgamos de interés hacer constar aquí:

Ferrocarriles del Estado Italiano: U$S 334 millones, lo que incluye entre otras cosas 800 salones de pasajeros y 4.000 vagones de carga:

nes de pasajeros y 4.000 vagones de carga;

Ferrocarriles Nacionales Españoles: U$S 169 millones;

Ferrocarriles Nacionales Japoneses (una de las empresas que opera en el país): U$S 1.060 millones, lo que incluye entre otras cosas 806 coches motores, 7560 vagones de carga;

Sociedad Nacional de Ferrocarriles Franceses: U$S 220 millones.

Ferrocarril Hamburger Hochbahn (Una de las empresas que operan en el país): U$S 13,6 millones, entre lo que incluye 150 coches motores;

Y entre los países en vía de desarrollo tenemos:

Ferrocarriles del Estado de Argelia: U$S 23,2 millones;

Ferrocarriles del Estado de Colombia: U$S 20,6 millones;

Ferrocarriles de Ghana: U$S 8 millones;

Ferrocarriles del Oeste de la India: U$S 30 millones;

Ferrocarriles Nacionales de México: U$S 52,3 millones;

Ferrocarriles de Nigeria: U$S 57 millones, entre los que se cuentan 135 salones de pasajeros, 300 vagones de carga, 160 kilómetros de nuevas líneas;

Ferrocarriles de Sud Africa: U$S 317 millones;

Ferrocarriles de Nueva Zelandia: U$S 17 millones.-

55. Los breves ejemplos de inversiones anuales para la modernización y ampliación del ferrocarril, que anteceden, demuestran la invariable y sostenida vigencia de este medio de transporte en todas partes del mundo.

Y ello no puede constituir sorpresa para nadie desde que tal actitud no hace más que traducir prácticamente la confianza mundial en los ferrocarriles, como el mayor transportista de cargas y pasajeros.

Es dentro de ese enfoque que debe situarse el futuro del ferrocarril uruguayo.

6. Conclusión

56. Con lo expuesto, el Directorio Interventor de AFE deja finalizada la información que consideró de su deber brindar al Senado por intermedio de esta Sub-Comisión Especial.

Al agradecer, nuevamente, la atención dispensada por los señores Senadores, el Directorio desea reiterar la afirmación inicial de que, únicamente de esta manera, los ferrocarriles uruguayos podrán ser, en un futuro próximo, lo que el Gobierno, el señor Presidente de la República y su Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo y la gran mayoría de la opinión nacional, ansían y esperan que sea: un auténtico servicio de transporte, capaz de proteger y apuntalar el desenvolvimiento de la economía nacional.

Sin perjuicio de lo hasta aquí dicho, el Directorio queda a la entera disposición de la Sub-Comisión o de la Comisión de Presupuesto del Senado, para ampliar o esclarecer mejor cualquier punto, abordado precedentemente, que fuere o se juzgare de interés.

LA VIA FERREA EN EL PUENTE PAYSANDU-COLON.

57. La construcción del Puente Internacional Paysandú-Colón abrió la perspectiva, largamente acariciada por las autoridades de A.F.E., así como de sus similares de las Repúblicas de Argentina y Paraguay, para llegar a la interconexión de las líneas férreas de estos países.

Tratándose de un tema actual y de singular trascendencia para los intereses del ferrocarril, se reproducen en esta publicación algunos antecedentes al respecto, reveladores de la preocupación con que han actuado las autoridades de A.F.E. a fin de lograr que esa deseable unión constituya una realidad.

58. A raíz de informaciones periodísticas difundidas a mediados del mes de julio de 1970, según las cuales parecía dubitativa la instalación de la vía férrea en el citado Puente, el Directorio del Ente planteó este asunto a los Ministerios de Transporte, Comunicaciones y Turismo, y de Obras Públicas, señalando su interés dada la importancia que cabe atribuirle para el futuro del servicio y de los intereses del país (1).

Posteriormente, este tema fue abordado por el Segundo Congreso Pro Recuperación de A.F.E. celebrado en la ciudad de Salto, donde, por unanimidad, se destacó la imperiosa necesidad de efectuar aquella instalación, no sólo en el mencionado puente sino también en las restantes obras similares proyectadas.

---

(1) Notas Nºs 570/70 y 580/70, de 16 y 21 de julio de 1970, respectivamente.

59. Expresaba el Directorio en la primera de las aludidas notas, lo siguiente:

" A estar a la información periodística difundida en el día de ayer, que se acompaña, el Ministerio de Obras Públicas consideraría descartada la posibilidad de incluir la vía férrea en el futuro Puente Paysandú-Colón.

Tal información ha provocado lógica preocupación al Directorio Interventor de A.F.E., por entender que tal problema había sido definitivamente superado en el curso de los estudios oportunamente realizados, viéndose, en consecuencia obligado, ante la eventualidad de un replanteamiento, a expresar oficialmente al señor Ministro por medio de la presente nota, los puntos de vista anterior y reiteradamente sustentados por el Organismo respecto de este asunto.

De acuerdo con la información de los servicios técnicos de A.F.E., elevadas en su momento a ese Ministerio y recogida por éste, la inclusión de la vía en el mencionado puente sólo suponía el gasto adicional de colocar dos rieles empotrados en la estructura, por no ser necesario para el tráfico ferroviario ningún refuerzo de ésta.

Como es notorio, uno de los pilares fundamentales para la reconstrucción de A.F.E., lo constituye el desarrollo del tráfico internacional de cargas. Con Brasil, a pesar de la distinta trocha, ese tráfico es una realidad y está en vías de crecer. Con Argentina, y con Paraguay, el hecho de tener la misma trocha que el Ferrocarril Urquiza de la Mesopotamia, y el Ferrocarril Mariscal López del país hermano citado en segundo término, ya enlazados entre sí a/y con Buenos Aires por ferrobarcos, ofrece un potencial de tráfico que sólo está

aguardando para manifestarse la unión a través del Río Uruguay.

Como se sabe, uno de los elementos de más movimiento en el tráfico de exportación es el cemento portland, y en estos momentos se está terminando, prácticamente en la cabecera del futuro puente de Paysandú, una importante fábrica de A.N.C.A.P., con instalaciones ferroviarias, por la mayor facilidad y baratura que el ferrocarril presenta para los transportes de masa. La vinculación ferroviaria a través del puente, pondrá entonces al aludido Ente estatal uruguayo en inmejorables condiciones competitivas en Argentina y Paraguay, tanto por menores fletes cuanto por la facilidad del transporte directo, sin manipuleos de fábrica a consumidor.

Estos dos aspectos, en virtud de los cuales se facilitaría, por una parte, el desarrollo y autofinanciación de A.F.E. por el nuevo tráfico internacional, y se obtendrían divisas para el país, por la vía de dicho tráfico como por el estímulo a la exportación de portland, bastarían seguramente, por sí solos, para justificar la imperiosa necesidad del enlace ferroviario mediante el referido puente.

Pero hay otro aspecto, también de defensa de la economía nacional, que no puede ser pasado por alto. Por acuerdos de transportes, el Uruguay se ha comprometido a permitir la circulación, por sus carreteras, de vehículos de carga entre los países vecinos, Chile, Paraguay y Bolivia. En esas condiciones, si el puente fuera sólo carretero, significaría ceder el tráfico potencial del otro lado del Río Uruguay a camiones extranjeros, que vendrían a usufructuar la red vial, que tantos sacrificios

está costando al país, ya que por razones de costo de vehículos, etc., el transportista nacional no está en condiciones de competir con ellos.

Es crónico el desequilibrio de pagos con los países vecinos y la única forma de compensarlo es mediante la venta de servicios, aprovechando la ubicación geográfica del Uruguay: transporte de tránsito entre Argentina y Brasil, y de salida por el Puerto de Montevideo, para esos Países y Paraguay, que por la venta de fletes y de servicios portuarios sean fuentes de divisas.

En 1960, A.F.E. planteó a la Delegación Uruguaya para Salto Grande el interés en que sobre la represa corriera un puente ferroviario; se contestó que el punto lo había planteado la Delegación Argentina, pero que la Uruguaya, por razones circunstanciales de la época, no lo consideró conveniente.

En las notas reversales del 12/II/1966 creando la Comisión Mixta para el Puente Paysandú-Colón (COPAYCO), se le encomendó el estudio de la posibilidad del tráfico ferroviario.

Por nota del 25/II/1966 al Ministro de Obras Públicas A.F.E. pidió la inclusión de dos representantes técnicos en la Delegación Uruguaya y propuso nombres.

Por resolución del Poder Ejecutivo de 31/VII/1968 se designó la Delegación Uruguaya a COPAYCO, sin representantes de A.F.E., pero con uno del Ministerio de Transporte.

Por nota Nº 1297/68 de 27/XII/1968, A.F.E. pidió al Ministerio de Transporte se dieran ins-

trucciones a la Delegación de Uruguay para que el puente de Paysandú fuera mixto carretero-ferroviario.

En conocimiento de que la Comisión Mixta desechaba la solución ferroviaria, sin dar razones concluyentes, A.F.E. reiteró su pedido en nota al Ministerio de Transporte Nº 546/69 de 29/VII/1969.

Por nota Nº 895/69 de 1º/XII/1969 al Ministerio de Transporte, se daba cuenta de contactos a nivel técnico con integrantes de COPAYCO. donde se había tomado conocimiento de objeciones a la solución mixta, objeciones que eran fácilmente levantables.

Posteriormente hubieron nuevos contactos, a nivel técnico, con el delegado de Obras Públicas en COPAYCO. donde se destruyeron todas las objeciones opuestas a que el puente fuera mixto, de lo que se dió cuenta a ese Ministerio por nota Nº 133/70 del 23/2/70. Es en esos momentos que se producen gestiones directas ante el ex-Ministro de Trasporte, Ingº Serrato, recibiéndose de él seguridades de que el problema estaba superado y se daba satisfacción al punto de vista de AFE.

Considerando que el Ministerio de Trasporte, Comunicaciones y Turismo es la única autoridad rectora en materia de trasporte y que en el caso actual están en juego no sólo el interés inmediato de AFE., ente estatal, sino muy altos intereses del país, es que el Directorio ha considerado necesario elevar esta nota requiriendo la urgente intervención del señor Ministro.

Lamentablemente, AFE no tuvo participación directa en el estudio global del problema y en el que había solicitado intervenir; pero el hecho de integrar la delegación uruguaya un representante

de ese Ministerio, posibilita hacer pesar su opinión en forma directa, en el seno de COPAYCO, sin perjuicio de las demás gestiones que a otros niveles juzgue conveniente realizar el señor Ministro.

Esta Administración se permite proponer asímismo, que se adscriban a la representación del Ministerio ante COPAYCO, representantes técnicos de AFE en calidad de asesores.

El señor Ministro comprenderá la gran preocupación del Directorio de AFE ante un eventual cambio de posición, a que la información adjunta refiere, en vísperas de firmarse los documentos definitivos, pues ello podría conducir a una situación de hecho decididamente irreparable y declara inconveniencia para los intereses nacionales."

60. Por la segunda de las aludidas notas, el Directorio remitió al señor Ministro de Obras Públicas copia de la anterior, expresándole "la aspiración del organismo ferroviario de que en definitiva sea instalada la vía férrea en el puente Paysandú-Colón, así como de que, en caso de existir opiniones o fundamentos técnicos que se opusieren a ello, tuviere la gentileza de dar a este servicio la oportunidad de participar en los estudios pertinentes y poder dejar sentados sus puntos de vista".

61. Con motivo de tales gestiones, el Ministerio de Obras Públicas hizo llegar información emanada de la Comisión Técnica del Puente Paysandú-Colón (COTEPAYCO), de la que se desprende que los Gobiernos de Argentina y Uruguay decidieron oportunamente "incluir dos rieles en el contrapiso del tablero del puente principal, anclado

en el mismo y exclusivamente entre las progresivas 6.100 y 6.900 aproximadamente", por lo que el contrato de obra incluye tal instalación (1)

62. No obstante y en vista de que tal solución sólo comprende un tramo del puente, la parte central de éste, pero no así los accesos a él, tanto del lado uruguayo como del argentino, el Directorio de A.F.E., insistió nuevamente por nota Nº 873/70, de 1º de octubre de 1970, dirigida al señor Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo, concebida en los siguientes terminos:

" Con fecha reciente esta Administración pudo conocer información gráfica preparada para la licitación de las obras del Puente Payandú-Colón, que se adjunta, y verificar que, según surgiría de ella, la decisión de colocar rieles en el puente sólo comprendería una parte de éste, y no toda su extensión, con lo que se comprometería la tan antigua como acariciada integración ferroviaria entre ambos países, de la que tantos beneficios cabe aguardar para el desarrollo del ferrocarril uruguayo y del país, así como de esta importante zona de la Cuenca Platense.

Según se puede apreciar en la copia del plano general, que se agrega, la longitud total del puente, entre las progresivas de los estribos Km. 5.870 y Km.8.230, es de 2.360 metros. No obstante y de acuerdo a la información oficialmente trasmitida al Ministerio de Trasporte, Comunicaciones y Turismo por el de Obras Públicas, de fecha 28 de julio de 1970, que el señor Ministro

(1) Nota del Ministerio de Obras Públicas de fecha 28 de julio de 1970.

emitiera a esta Administración oportunamente, se reve colocar rieles solamente entre las progresi- as Km.6.100 y Km.6.900, es decir, en 800 metros, penas un tercio de la longitud del puente. Como os rieles van empotrados en el piso, y a ras de ste, una vez terminada la obra, resultaría prácicamente imposible efectuar su continuación hasta as cabeceras de aquella construcción y, por tanto, uedaría imposibilitada de hecho la comunicación erroviaria por ella.

El Directorio de A.F.E. consideró, en vista de .o expuesto, plantear esta situación al señor Mi- nistro, en salvaguardia de los intereses del ferro- carril confiados a su tutela y con el más amplio espíritu constructivo, ya que todas las gestiones le las autoridades interesadas en la interconexión ferroviaria con la Argentina, tanto de esa Secre- taría de Estado, como de la de Obras Públicas y Transporte de la República Argentina y de esta Ad- ministración, tendían a asegurar aquella comuni- cación de un modo efectivo y concreto, y no a una colocación parcial y prácticamente inutilizable, del riel.

Por absoluta carencia de información, que en su momento permitiera conocer el verdadero alcan- ce de la decisión que se comenta, según fuera co- municada a ese Ministerio por el de Obras Públi- cas con dictamen de la Comisión Técnica del Puen- te Paysandú-Colón (COTEPAYCO) mediante la ya alu- dida nota de fecha 28 de julio de 1970, esta Ad- ministración entendió que había quedado superada toda dificultad opuesta a la instalación de la vía férrea en el citado Puente. Fue por ello que, recogiendo la sugerencia formulada por el señor Ministro en su Resolución de fecha 29 de julio de 1970, recaída en los referidos antecedentes, esta Administración así lo hizo saber a la Mesa

Ejecutiva del Congreso Pro-Recuperación de A.F.E., a la Comisión Técnica designada por ese Ministerio para estudiar los problemas de A.F.E. y del Transporte Nacional e integrada con representantes de la Academia de Ingenieros, de la Facultad de Ingeniería y de la Academia de Economía, a la Federación Ferroviaria, y a la propia opinión pública.

A su juicio, la situación actual relativa a la integración ferroviaria con la Argentina y Paraguay, es sustancialmente la misma que el Directorio tuviera ocasión de exponer en su nota Nº 570/70 de 16 de julio de 1970, y que determinó al Segundo Congreso Regional Pro-Recuperación de A.F.E., de Salto, al que concurrieran, especialmente invitados, el señor Ministro y los miembros del Directorio de A.F.E., a aprobar una ponencia reclamando la instalación de la vía férrea en los proyectados puentes sobre el Río Uruguay, por considerarla una necesidad impuesta por los intereses de la Nación.

En esa oportunidad, el señor Ministro, en forma tan clara como categórica, fijó su posición favorable a la conexión ferroviaria por el Puente Paysandú-Colón, por lo que, estando anunciada para el próximo 12 de octubre la firma del contrato de esa obra, el Directorio acordó solicitarle su intervención a fin de dejar definitivamente superada cualquier dificultad que pudiera haber surgido al respecto.

Los ferrocarriles de la República Argentina, y más concretamente las autoridades del Ferrocarril General Urquiza, que es la línea que sirve la zona en que el Puente se construirá, participan íntegramente de la misma

inquietud que esta Administración, según y reiteradamente lo han hecho saber de modo expreso. Habida cuenta que ese Ministerio tiene un representante en el seno de la Comisión Técnica del Puente Paysandú-Colón (COTEPAYCO), considera el Directorio que se encuentra en inmejorables condiciones para hacer pesar su opinión en ella.

En mérito a lo precedentemente expuesto, el Directorio se permite sugerir al señor Ministro la conveniencia de:

1º) Realizar una reunión conjunta entre el señor Ministro y este Directorio Interventor de A.F.E. con asistencia del Delegado de ese Ministerio ante COTEPAYCO, de técnicos de ese Ministerio y de A.F.E. a fin de esclarecer el real sentido y alcance de la mencionada decisión de colocar el riel sólo parcialmente en el futuro Puente Paysandú-Colón, así como de poder concretar la mejor forma de realizar la conexión ferroviaria integral en dicho Puente.

2º) Instruir al Delegado de ese Ministerio ante COTEPAYCO. a fin de que no se dieren nuevos pasos que pudieren comprometer la presunta no instalación de la vía férrea, hasta tanto queden definitivamente resueltos los distintos puntos de orden técnico u otros que pudieren existir y que aseguren la efectividad de la conexión ferroviaria.

3º) Que conforme a lo ya sugerido en la nota de este Directorio Nº 570/70 de fecha 16 de julio de 1970, se adscriba en forma permanente a la Delegación de ese Ministerio ante COTEPAYCO, a asesores técnicos propuestos por A.F.E. Tratándose de una Comisión Técnica y dada la calidad de abogado del actual Delegado de ese Ministerio, entiende el Directorio que tanto los aspectos ferroviarios como los de ingeniería general de la obra, debieran estar respaldados por los necesarios asesoramientos técnicos.

4º) Para evitar situaciones confusas como las ya producidas por virtud de carencia de información suficiente sobre la obra, sería imprescindible, a juicio del Directorio, que tanto esta Admmnistración como ese Ministerio pudieran tener a su disposición las piezas integrantes del llamado a licitación y del proyecto de obras, información que en su calidad de integrante de COTEPAYCO. ese Ministerio está en condiciones de obtener.

En lo que respecta a esta Administración, los planos básicos de la obra se obtuvieron mediante gestiones oficiosas de técnicos del Organismo, pero sin que se conozca aún cuál sería el proyecto aceptado. Siendo vital para el futuro del Ente poder participar en la integración zonal del transporte, es lógico que impetre una decisión que en tiempo contemple la desinteresada y superior preocupación que lo mueve.

Hallándose en vigencia un convenio de transporte carretero que permite el libre acceso y tránsito por el país de camiones extranjeros, la construcción del Puente Paysandú-Colón sin ferrocarril significaría privar para siempre a A.F.E. de toda posibilidad de tráfico internacional de cargas de Argentina y Paraguay, aspecto éste que debe considerarse una de las bases de la recuperación económica del Instituto en un futuro inmediato.

Señala también el Directorio, por tener una vital importancia, el hecho de que, de acuerdo con la información gráfica anexa, el perfil asumido para el Puente Paysandú-Colón, incluiría pendientes de tal elevación que, si bien no imposibilitan las operaciones ferroviarias, al menos las dificultan sensiblemente, por lo que entiende que éste debiera ser igualmente un aspecto a considerar. Este punto, particularmente,

pondría de relieve que en el proyecto se habría dado prioridad a la navegación de unos centenares de kilómetros del Río, frente a la integración de unos 8.000 kilómetros de infraestructura ferroviaria, ya enclavada en la Cuenca del Plata y de la misma trocha, y por consecuencia en condiciones de rendir incalculables beneficios de todo orden a las economías del Uruguay y demás países integrantes de la referida zona.

Se adjunta copia del plano C-10780, copiado de uno de COTEPAYCO y facilitado por ésta, donde se puede apreciar claramente la situación que el Directorio lleva al ilustrado conocimiento del señor Ministro.

Al así hacerlo, el Directorio sólo tiene en vista el hecho de que obras de la envergadura de la que se trata, exigen un duro sacrificio de los Estados que en ella participan, y que, precisamente, las empresas de transporte ferroviario pertenecen al Estado, por lo que preservar su actividad y ampliarla oportuna y convenientemente, constituye un deber patriótico común a todas las autoridades y a toda la ciudadanía, por encima de cualquier afán específicamente ferroviario."

63. Por nota Nº 904/70 de fecha 13 de Octubre de 1970, el Directorio elevó al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo, la información adicional que ella refiere y que se juzga de interés recoger en este lugar.

El texto de la expresada nota es, en lo sustancial, el que sigue:

"Complementando lo expuesto en nota Nº 873/70, de fecha 1º del corriente relacionada con la instalación de la vía férrea en el futuro

puente Paysandú-Colón, cúmpleme transcribirle el siguiente párrafo de la nota de fecha 28 de setiembre pdo., Nº 1738, A.G.C. 573 de los Ferrocarriles Argentinos, Ferrocarril General Urquiza, que suscribe su Administrador General, el Cnel. Don Félix Eduardo Olcese:

"En lo que respecta a nuestra futura interconexión utilizando el puente entre Paysandú y Colón y como consecuencia de las averiguaciones que pude realizar ante COTEPAYCO, se desprende que tendremos asegurada la inclusión de la vía en el puente principal y que resta por solicitar su prolongación sobre los accesos de ambos lados. Sobre este problema presenté un detallado memorandum a la Dirección Técnica de Ferrocarriles Argentinos, que se ocupará de todas las medidas pertinentes."

64. Finalizando este punto, cabe agregar que, sobre la base de los antecedentes hasta aquí glosados, el señor Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo, reiteró en forma expresa al Directorio de AFE, su más amplia decisión, por tener firme convicción al respecto y así abonarlo actitudes anteriores de la Secretaría de Estado a su cargo sobre la conveniencia de la instalación de la vía en la totalidad del puente, de realizar todas las gestiones pertinentes ante su colega de Obras Públicas y la COTEPAYCO, a efectos de lograr la feliz solución de las dificultades suscitadas.

COMISION TECNICA ASESORA PERMANENTE DEL DIRECTORIO DE AFE

65. Una de las primeras medidas dispuestas por el actual Directorio Interventor estuvo dirigida a lograr que todo el personal de técnicos del Organismo se encuentre en condiciones de prestar

su indispensable colaboración en el estudio y resolución de los problemas fundamentales del servicio.

Sin perjuicio de las funciones que dentro del Ente y en el desempeño de los cometidos que les son propios, cumplen sus distintos jerarcas especializados, el Directorio tuvo en cuenta que el cúmulo de problemas que vive el Instituto volvía necesario disponer, para los niveles superiores de decisión, de un asesoramiento de alta jerarquía técnica, que reúna las características de coherencia, profundidad y continuidad acordes con la naturaleza del servicio y de los temas a resolver.

A tal efecto, consideró que un cuerpo técnico, integrado por los distintos Gerentes y Asesores de las diversas reparticiones que el Ente comprende, debía ser el órgano naturalmente llamado a constituir esa sala o grupo consultivo donde con toda amplitud o intensidad se discutiesen los problemas que el Instituto debe encarar, de manera tal que el Directorio pueda obtener los asesoramientos definitivos que le permitan adoptar una conducta seria, meditada y, por sobre todo, plenamente consustanciada con los objetivos de una política ferroviaria nacional.

66. Recogiendo ese pensamiento cardinal fué que el Directorio dictó la Resolución Nº 857/70, de fecha 16 de junio de 1970, creando la "Comisión Técnica Permanente Asesora del Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado".(1)

Los cometidos y atribuciones de este organismo fueron concretadas así:

---

(1) Acta Nº 169 del Directorio de AFE.

"I - Asesorar al Directorio sobre los grandes temas concernientes al servicio ferroviario y, en particular, proponer las recomendaciones que estime necesarias para su rehabilitación, así como las soluciones a adoptar con relación a los problemas actuales y con los a mediano y largo plazo.

II - Proponer la adopción de las líneas generales, así como de las acciones necesarias para concretar un reequipamiento del servicio.

III - Estudiar y hacer recomendaciones sobre todo problema del servicio con entidad suficiente como para comprometer al ferrocarril, ya sea sometido a su estudio por la Superioridad, o planteado en su seno por cualquiera de sus integrantes. Dadas las atribuciones conferidas a la Comisión, los problemas técnicos particulares de competencia exclusiva de cada Gerencia o Repartición, deberá llegar al seno de ésta, previamente estudiados y resueltos por la respectiva Gerencia o Repartición." (2)

67. En cuanto a su composición, la Comisión quedó integrada con los señores Gerente General, Sub-Gerente General, Gerentes de Explotación, Material y Tracción, Vía y Obras, Hacienda y el Jefe de la Repartición Señalización y Comunicaciones. En caso de inasistencia a la sesiones, por causa justificada, de los Gerentes o Jefes de Repartición, éstos designarán un representante que deberá llevar necesariamente a la sesión la opinión técnica de la Gerencia o Repartición respectiva. La Presidencia será ejercida por el Gerente General y en caso de inasistencia por el Sub-Gerente General; y en caso de inasistencia de és

(2) Artículo 2º de la Resolución 857/70

tos, por el Miembro que elija la Comisión. En todo caso el Gerente General tendrá la superintendencia sobre la marcha de los trabajos de la Comisión. (1)

68. La Comisión tendrá una Secretaría Técnica que designará la Gerencia General. Actuará con la Secretaría Administrativa uno de los Secretarios de Comisiones o de Actas del Directorio. Tomará sus decisiones por mayoría. Podrá nombrar Sub-Comisiones para punto específicos, así como requerir la comparecencia y opinión de los asesores técnicos y de los funcionarios, técnicos o no, y los asesoramientos y colaboración e información que necesite de las Gerencias o Reparticiones del Organismo. Para los casos no previstos, será de aplicación supletoria el Reglamento General del Organismo. (2)

69. La Resolución prevé, finalmente, que "las recomendaciones y opiniones de la Comisión no afectan el ejercicio de la competencia legal que en materia decisoria incumbe al Directorio." (3)

70. Desde su creación, la Comisión Técnica Permanente del Directorio havenido trabajando intensa y sostenidamente. De particular modo, le cupo una intervención preponderante en el análisis de las ofertas de material ferroviario que el Directorio pasó a su estudio y a que se ha hecho referencia más atrás. (4)

---

(1) Artículo 3º de la Resolución 857/70.

(2) Artículo 5º de la Resolución 857/70.

(3) Artículo 4º de la Resolución 857/70.

(4) Supra, párrafos 28 y 29

Cabe, por lo expuesto, esperar mucho de este organismo, en beneficio de la difícil tarea de recuperar rápidamente a AFE en los distintos aspectos de su complejo funcionamiento, logrando una normalización completa de sus servicios y un progresivo perfeccionamiento a lo largo del tiempo. Es con verdadera complacencia que el Directorio deja constancia del celo, capacidad administrativa y técnica y clara visión de los auténticos intereses del servicio ferroviario, puestos de relieve por todos los funcionarios que integran la Comisión y sus colaboradores inmediatos. Su acción, a juicio del Directorio habrá de alcanzar aún mayor gravitación y trascendencia, en la medida en que el ejercicio de los cometidos y atribuciones que le han sido confiados lo permita ir fijando, para el futuro, directivas claras y firmes susceptibles de delinear las metas de una empresa ferrocarrilera sana, consustanciada y debidamente integrada con los objetivos de la política nacional en materia de transporte.

FORUM FERROVIARIO

71. El Directorio sostuvo, desde un primer momento, la tesitura de que sus esfuerzos, por más bien inspirados o intensos que fueren, no habrían de deparar resultados inmediatos y satisfactorios, si no contasen con la comprensión y el apoyo decidido de todo el personal de AFE.

El 18 de junio de 1970, con clara conciencia de su misión reordenadora del Ente y de las innumerables dificultades a enfrentar para obtener su completa rehabilitación, declaró públicamente: "En estos quince días escasos que han transcurrido desde su toma de posesión, el Directorio se ha dedicado a tomar contacto con el personal del Organismo, así como con los diversos problemas que él tiene planteados y debe resolver. Las medidas ya adoptadas, o las resoluciones que hayan de seguirse tomando, no serán efectivas, si no media un elemental orden, estricta sujeción a las normas constitucionales, legales y reglamentarias, y si no cuenta, además y principalmente, con el esfuerzo, la cooperación leal, la mejor organización del trabajo, la más honrada moral del personal, en el que es necesario encender y vigorizar el estímulo y dedicación a la labor que desarrolla, presupuestos todos ellos imprescindibles para que el servicio ferroviario alcance la regularidad, la eficiencia y la seguridad deseables". (1)

Más adelante y complementando esta idea, añadió: "Sin entrar a planes ambiciosos o ideales, que resultarían utópicos y por tanto irrealizables, desde que las disponibilidades financieras, por lo demás, no los consienten, el Directorio, adecuándose a las realidades y urgencias propias de la actual situación,

(1) Conferencia de Prensa, cit., pág.1.

a apelado ya, en una etapa de realizaciones inme-
latas, a las tres fuerzas fundamentales en que los
errocarriles ahora se apoyan y que lo ha manteni-
o hasta el presente, a saber: el personal; el cuer-
o técnico ejecutivo; el apoyo estatal concedido a
ravés del Tesoro Nacional: Fondo Nacional de Sub-
idios y Fondo Nacional de Inversiones. El Directo-
io ha mantenido así entrevistas con la Federación
erroviaria y las entidades representativas del per-
onal dentro de AFE., con los órganos gubernativos
ompetentes, Ministerio de Economía y Finanzas y Mi-
isterio de Transporte, Comunicaciones y Turismo",
tc. (1)

72. En la misma tesitura, el Directorio, no
ien se lo permitieron otras obligaciones apremian-
es, no vaciló en convocar a una amplia reunión a
a cual asistieron Gerentes, Jefes de Departamento,
ederación Ferroviaria, Comisión Asesora y demás
ersonal jerárquico del Ente, con el fin de "anali-
ar y buscar soluciones a los diversos y graves
roblemas que enfrenta el Organismo." (2)

Se produjo así "un amplio y constructivo cam-
io de ideas, fundado en la afirmación de que se
a hecho conciencia pública sobre la necesidad y ur-
encia de lograr, para bien del país, la recupera-
ión del ferrocarril. Constituyó causa de particu-
ar aliento, el espíritu puesto de manifiesto por
odos los asistentes, de bregar solidaria y manco-
unadamente en la dura empresa de llegar a una re-
abilitación integral e impostergable del Ente."(3)

---

1) Ibid., pág. 9.
2) Informativo de AFE., Nº 14 de 26 de agosto de 1970.
3) Ibid.

73. En reuniones posteriores, se constituyeron distintos grupos de trabajo, o comisiones internas, según se indica en el párrafo siguiente, pero también hubo ocasión de definir con mayor precisión la naturaleza de este tipo de reuniones y su finalidad. Como lo puntualizó el Directorio, "no se trata de repetir las estructuras ni los métodos técnico-administrativos que ya funcionan en el Ente, sino de una especie de Forum Ferroviario, en el que todos los órdenes del personal de AFE. sin excepción, tengan oportunidad de volcar inquietudes y sugerencias constructivas, colaborando así, en una auténtica unidad orgánica, con el firme propósito de las actuales autoridades del servicio ferroviario de levantar a éste al nivel de regularidad y eficiencia que le corresponde y debe tener dentro de la economía nacional." (1)

74. Siete Comisiones del Forum Ferroviario fueron oportunamente integradas dividiéndose entre ellas los temas que, de una u otra manera, abarcan hasta la minucia, todas las cuestiones del servicio que requieren solución, a saber: Comisión Nº 1, Asuntos del personal, Nº 2, Material Ferroviario, Nº 3, Política de Transporte, Nº 4, Asuntos Administrativos y Mejoramiento Inmediato del Servicio, Nº 5, Política Comercial, Nº 6, Viviendas y Nº 7, Comisión Coordinadora General.

75. La composición de las citadas Comisiones es la siguiente, aún cuando quepa advertir que, de acuerdo con el criterio sentado por el Directorio y oportunamente aprobado, otros funcionarios, que lo deseen, y cuya cooperación sea útil, pueden eventualmente incorporárseles; en cualquier momento

(1) Informativo de AFE., Nº16, de 9 de setiembre de 1970.

Comisión Nº 1

Asuntos del Personal

Dr. Julio C. Estefan, Jefe de la Repartición Servicio Médico e Higiene.
Héctor Hernández, Jefe de Personal de Gerencia General.
Hugo Molea, Jefe de Personal de Gerencia de Material y Tracción.
Oscar Castro, Jefe de Personal de Gerencia de Vía y Obras.
Omar Bacigalupi, Jefe de Personal de Gerencia de Explotación.
Eleuterio Pereyra, Secretario y Jefe de Personal de Repartición Señalización y Comunicaciones.
Juan José Alexandre, Jefe Sección 1ra. Oficina Licitaciones del Departamento de Proveeduría.
Fernando Aramburú, Jefe Administrativo Repartición Servicio Médico e Higiene.
Julio C. Gemelli, Sub-Jefe División Personal Gerencia de Hacienda.
Ramón Martínez, Miembro de la Comisión Asesora.

Comisión Nº 2

Material Ferroviario

Ing. Julio J. Ader, Sub-Gerente General.
Ing. Francisco Puppo, Jefe Repartición Señalización y Comunicaciones.
Cr. Silvio Scalabrino, Jefe Departamento de Gerencia de Hacienda.
Ing. Humberto Preziosi, Jefe División 1ra. Gerencia de Material y Tracción.
Ing. Jorge Camaño, Jefe Regional Paso de los Toros, Gerencia de Vía y Obras.
Arturo Méndez, Jefe Sección 1ra. Gerencia de Explotación.

Isaías Beltrami, Sub-Jefe División 2da. Departamento de Proveeduría.
Alcídes Airaudo, Miembro de la Comisión Asesora.

Comisión Nº 3

Política de Transporte

Ing. Paul H. Bernier, Gerente Adscripto y Asesor Técnico de Gerencia General.
Ing. Luis M. Loureiro, Asesor Técnico de Gerencia General.
Cr. Sergio Cabrera, Gerente de Hacienda.
Ing. Carlos Peixoto, Gerente Técnico Delegado ante el Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo.
Dr. José A. Sansone, Asesor Letrado.
Dr. José Pío Llambías, Asesor Letrado.
Daniel A. Martins, Asesor Comercial de Gerencia General.
Otto Vidal, Miembro de la Federación Ferroviaria.

Comisión Nº 4

Asuntos Administrativos y Mejoramiento Inmediato Del Servicio.

Cr. Máximo Dellacasa, Sub-Gerente de Hacienda.
Alfredo Baldomir, Inspector Tráfico Sección Central, Gerencia de Explotación.
Ricardo Rymer, Jefe Departamento, Gerencia de Explotación.
Mario Dorggia, Ayudante Técnico de Gerencia de Material y Tracción.
Juan Boggia, Jefe Departamento de Transporte, Gerencia de Explotación.
Siul Rodríguez, Superintendente de Estación Central "José Artigas", de Gerencia de Explotación.

Alnor Mazza, Jefe Talleres Peñarol, Gerencia de Material y Tracción.
Kenneth Hunt, Jefe Taller Carpintería, Gerencia de Material y Tracción.
Walter Borroni, Jefe Sección 1ra, Depto. de Proveeduría.
Eugenio Parramón, Sub-Jefe Control Trenes, Gerencia de Explotación.
Washington Gamba, Sub-Jefe Departamento Transportes, Gerencia de Explotación.
Mario Blanco, Sub-Jefe 2da., Secretaría Gerencia de Material y Tracción.
Arturo Cabrera, Miembro de la Comisión Asesora.

Comisión Nº 5

Política Comercial

Ing. Rubens Turini, Sub-Gerente Técnico (Gerente Adscripto Interino y Asesor Técnico de Gerencia General).
Ing. Luis M. Loureiro, Asesor Técnico de Gerencia General.
Ing. Yankiel Maniewicz, Jefe Departamento Estudio, Gerencia General.
Ing. Boris Starovieschic, Sub-Jefe Departamento Técnico Gerencia de Material y Tracción.
Cr. Fidel Russo, Jefe Departamento Presupuesto de Gerencia de Hacienda.
Ing. Oscar Nunes, Ing. Civl de Gerencia de Vía y Obras.
Daniel A. Martins, Asesor Comercial de Gerencia General.
Ricardo Ellauri, Jefe de la Oficina Comercial de Gerencia de Explotación.
Asencio Alvarez, Jefe Distrito Tráfico Paysandú, Gerencia de Explotación.

Comisión Nº 6

Viviendas

Dr. Donato Grieco, Asesor Técnico (Abogado), de Gerencia General.

Arq. Héctor de los Santos, Arquitecto de Gerencia de Vía y Obras.
Agr. Alfredo Prisno, Agrimensor Jefe de la Gerencia de Vía y Obras.
Juan Francisco Sendic, Sub-Secretario de Gerencia General.
Angel Alvarez, Miembro de la Federación Ferroviaria.

Comisión Nº 7

Coordinadora General

Ing. Julio J. Ader, Sub-Gerente General Interino.

Ing. Paul H. Bernier, Gerente Adscripto y Asesor Técnico de Gerencia General.

Dr. Donatro Grieco, Asesor Técnico (Abogado) de Gerencia General.

76. Cada Comisión elaboró su propio temario quedando a cargo de la Comisión Coordinadora General, la supervisión y ajuste definitivo de todos ellos para evitar repetición de esfuerzos.

Como podrá apreciarse seguidamente, la enunciación de los respectivos temarios constituye, por sí sola, una reseña prolijamente exhaustiva de toda la problemática del ferrocarril.

Es de acuerdo con dichos temarios, que cada Comisión ha iniciado ya el estudio y preparación de las recomendaciones o anteproyectos correspondientes, encontrándose muy adelantados muchos de éstos y/o en estado de elaboración otros.

Comisión Nº 1

Asuntos del Personal

Primera etapa del temario

1) Plan de fechas concretas para los pagos mensuales al personal.

2) Plan de regularización de todos los adeudos pendientes con el personal por varios conceptos de retroactividades.

3) Unificación del adelanto.

4) Regularización Presupuestal de todos los funcionarios.

5) Promociones a los cargos vacantes existentes al 31/VIII/1970.

6) Calificaciones del personal en general.

7) Toma de personal.

8) Listas de disponibilidad de personal.

Segunda etapa - Reglamentaciones

9) Sumarios administrativos.

10) Régimen de sanciones.

11) Régimen de compensaciones especificadas por mayor dedicación.

12) Régimen de horas extras.

13) Régimen de cargo superior.

14) Régimen de promociones.

15) Régimen de calificaciones (Excepto personal de conducción y trenes.

16) Estudio de las distintas escalas de grados presupuestales.

17) Régimen de contralor de asistencia del personal en general.

Comisión Nº 2

Material Ferroviario

1) Determinación de los materiales y/o repuestos requeridos para recuperación y conservación a nivel adecuado de las instalaciones fijas y material rodante.

2) Necesidades relativas al personal para satisfacer los requerimientos expuestos en el punto 1.

   a) Determinación de cantidad y calidad.

   b) Determinación de los mecanismos para mejorar la eficiencia actual.

3) Determinación de las fuentes de recursos financieros:

   a) Para normalizar el servicio.

   b) Para mantener el servicio en condiciones de eficiencia.

Comisión Nº 3

Política de Trasporte

1) Importancia del transporte terrestre en la economía y el desarrollo nacional.

2) Situación actual del transporte terrestre y factores que impiden su normal actividad económica.

3) Medidas inmediatas tendientes a normalizar el transporte terrestre a plantearse al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo. 3.1 - Definición precisa de lo que se entiende por "transporte público". 3.2 - Normas legales que regulen la condición de admisión, ordenamiento, control y estadísticas, etc. de los transportes públicos. 3.3. - Medidas que tiendan a igualar y armonizar las condiciones de competencia en el transporte terrestre.

4) Necesidad de determinar y analizar los costos de los medios de transporte terrestre a los efectos de:

5) Establecer la política de transporte y el Primer plan de desarrollo armónico de los medios de transporte terrestre en vista de las necesidades nacionales e internacionales.

6) Perspectivas futuras de las industrias anexas al transporte.

Comisión Nº 4

Asuntos Administrativos y Mejoramiento Inmediato del Servicio

a) Asuntos administrativos.

1) Mejoramiento de las relaciones funcionales entre las distintas reparticiones.

2) Análisis de la tramitación de expedientes en

procura de un más rápido diligenciamiento.

3) Estudio de los formularios en vigencia en procura de reducirlos al mínimo.

4) Reorganización y uniformización de los sistemas de archivo

b) Mejoramiento inmediato del servicio.

I - Servicio de trenes.

1) Reajuste de los itinerarios de los servicios de trenes adecuándolos al material disponible.

2) Solucionar las carencias de implementos que impiden cumplir las disposiciones reglamentarias de seguridad de la corrida de trenes.

3) Mejoramiento del equipamiento de salones de pasajeros, higiene, estado de conservación, (instalaciones eléctricas, sanitarias, etc.).

4) Presentación y trato de los funcionarios que atienden al usuario, y además brindar al mismo en los locales las comodidades mínimas exigibles.

5) Restructuración del sistema (trámites y operaciones) de cargas y encomiendas en general.

6) Mejoramiento del servicio de restorán en los trenes.

II - Servicios Generales.

1) Solucionar las dificultades y carencias en los medios materiales disponibles.

2) Solucionar las dificultades y carencias en los medios humanos.

a) Carencia cuantitiva.

b) Actividad deficitaria del plantel actual.

III - Varios.

1) Mejoramiento de los servicios de inspección y vigilancia.

2) Finalización de las obras de las nuevas policlínicas en estación Central "José Artigas.

3) Seguridades en el transporte de dinero por personal de Tesorería.

Comisión Nº 5

Política Comercial

1) Situación actual.

a) Motivos que impiden la regularidad de los servicios.

b) Regulación de servicios de acuerdo con el actual parque de locomotoras, coches motores, vagones y/o salones para mantener un servicio más eficiente dentro de las dificultades existentes.

2) Política de futuro.

a) Estudiar la mejor forma de ir restableciendo los servicios, una vez normalizado las carencias del momento.

b) Metas a cumplirse para atender el tráfico, así como las relaciones comerciales con sus usuarios (Política Comercial).

c) Servicios combinados - cargas o pasajeros con otros medios de transportes.

d) Estudio sobre el mantenimiento de estaciones de poco tráfico - normas a seguirse.

3) <u>Tarifas</u>.

a) Adecuación de algunas tarifas y su simplificación.

b) Ponderación de las distancias, proponiendo que las tarifas a mayores distancias resulten proporcionalmente más favorecidas.

c) Flexibilidad de las tarifas.

COLABORACION DEL PERSONAL EN LA RECUPERACION DEL ENTE.

76. Se ha hecho ya mención al criterio del Directorio relativo a la indispensable cooperación de todos los funcionarios en los esfuerzos que se cumplen para rehabilitar a A.F.E. (I) Esa colaboración no sólo está impuesta por las normas administrativas comunes, sino también, y de manera muy particular, por la crítica situación del Organismo que, con mayor razón y en más amplia medida que en circunstancias normales, debe movilizar y aglutinar al personal en torno de tan importante objetivo común.

Dificultades surgidas en el pago de los presupuestos de sueldos, especialmente, motivaron que ese aspecto debiera ser analizado y replanteado nuevamente por el Directorio, desde que, ante tales dificultades, el personal resolvió adoptar medidas gremiales que determinaron la interrupción de los servicios, volviéndose así más difícil la situación del Ente.

77. La queja trasmitida por la Unión Ferroviaria de Paysandú, con fecha 23 de setiembre de 1970, a raíz de haberse dilatado el pago del mes de agosto a los funcionarios del litoral, determinó a la Presidencia a contestar aquella reclamación explicando las causas de tal dilación.

En nota de 24 de setiembre de 1970, en efecto, se señaló muy claramente que existía excesiva demora en cumplir con ese pago; que esa demora se daba, no sólo respecto de los funcionarios del litoral, sino de todo el personal de AFE; que, en concepto del Directorio, tales demoras no deberían producirse, siendo sus deseos poder estar en condiciones de evitar que, en un próximo futuro, no pudieran reproducirse; que las causas de esas demoras escapaban a sus posibilidades materiales por estar determinadas en la falta de disponibilidad por parte del Ministe

(I) Supra, párrafos 65, 71 y sigs.

rio de Economía y Finanzas; y que, si ello fuere solución, no existiría ningún inconveniente de parte del Directorio, de encarar que el orden de los pagos se invirtiere, cumpliéndose en primer término con el personal del interior y luego con el de central, o aún rotarse en dicho orden.

Pero de modo particular destacaba la aludida nota, que estas dilaciones no obedecían a desconsideración, a negligencia o a falta de preocupación por parte de las autoridades del Organismo. "Obedece, simplemente —se agregaba allí—, a que no había dinero para pagar el presupuesto todo junto y puntualmente, como es nuestra aspiración poder hacerlo, aspiración que tuvimos desde un primer momento al llegar a este Organismo y que mantenemos permanentemente latente."

En otra parte, la nota de la Presidencia precisaba: "A la fecha de esta carta, 24 de setiembre, al Ferrocarril le están faltando aún 40 millones de pesos para poder pagar la totalidad de su presupuesto de agosto. Este importa, solamente en sueldos, incluída la retroactividad, casi 300 millones de pesos; más 19 millones de pesos por concepto de gastos. Para hacer frente a esta enorme cantidad de dinero, AFE sólo recaudó por sus propios medios, unos 140 millones. El resto, o diferencia, esto es, unos 180 millones de pesos, tuvo que ponerlos el Estado. Pero éste tiene sus propias obligaciones y angustias, por lo que no fué nada fácil —y cada vez lo será menos, de seguir las cosas así— obtener su ayuda. Entre múltiples quehaceres y exigencias diarios y de cada minuto, la búsqueda y consecución de los recursos para pagar tan altos presupuestos mensuales, es una tarea y una obsesión permanente del Directorio y del personal superior de AFE que no le deseamos a nadie, desde que se asemeja a algo así como a una especie de torturante acti

tud mendicante, sumamente ingrata y hasta humillante. Sin embargo, la estamos haciendo gustosos, sacrificadamente, calladamente, en forma entusiasta, por la nobleza que la causa (defender y levantar al al Ferrocarril) encierra, y por lo que para el país puede suponer ese esfuerzo, que deseamos no sea vano."

78. En el Comunicado de 15 de Octubre de 1970 y a raíz de dificultades similares, se expresó: "
"El Directorio Interventor de AFE tuvo opotunidad de considerar, en reciente sesión, los ingentes perjuicios que causan al Organismo, a los usuarios del Ferrocarril, al país, y al propio Personal ferroviario, los paros que éste realiza a raíz de demoras en el cobro de sus sueldos.

Es notorio que AFE actualmente es un servicio estatal desmedidamente deficitario. Sus propios ingresos no alcanzan, ni de cerca, para hacer frente a sus presupuestos de sueldos. En virtud de la misión que el ferrocarril debe cumplir en beneficio de la sociedad, el Estado contribuye a afrontar aquel déficit, con multimillonarias sumas anuales, en la convicción de que, una progresiva y urgente recuperación del Ente permitirá un proporcional alivio del pesado sacrificio que tal auxilio supone para el Erario.

Pero las también notorias dificultades financieras del Estado hacen que el Ministerio de Economía y Finanzas no siempre pueda, pese a su buena voluntad, verter en tiempo las cantidades necesarias, lo que, a su vez, obliga al Ente a dilatar los pagos más allá de lo que serían sus deseos.

Se trata de una situación de hecho, conocida y previsible, pero insoluble, que sólo puede ser remediada mediante la comprensión, por parte de todo el personal, de la realidad que el Instituto vive, y, especialmente, de que únicamente podrá

superarse en la medida en que el Ente pueda refo-
rzar y mejorar los servicios que presta, de parti-
cular manera, reacondicionando sus materiales, in-
corporando nuevos elementos y, sobre todo, brin-
dando a los usuarios el máximo de consideración y
atención a que son acreedores.

En tales condiciones, los paros e inte-
rrupciones del servicio resultan totalmente injus
tificados y contraproducentes. Porque no es por
negligencia, ni mala voluntad, que los sueldos no
se pagan puntual y automáticamente como el Direc-
torio y el Poder Ejecutivo ansían y esperan que
pueda hacerse a la mayor brevedad, sino por razo-
nes de fuerza mayor, que no se vencen con actos o
medidas de protesta, como las comentadas. Al con-
trario, esa situación se agrava, porque como con-
secuencia de los paros, los servicios no se pres-
tan, y el Ente deja de recaudar considerables su-
mas de dinero destinadas, precisamente, a atem-
der el pago de sus funcionarios.

Las interrupciones registradas durante
los días sábado, domingo y lunes últimos, origi-
nadas por los motivos antedichos y al igual que
en múltiples oportunidades anteriores tuvieron
dos funestas y muy claras consecuencias inmedia-
tas: llevar a los pasajeros, que dejaron de via-
jar en grandes cantidades, una imagen deplorable
del servicio ferroviario, que contribuye a su de
terioro y que no podrá borrarse fácilmente, per-
judicándolo por consecuencia en cuanto a su futu
ro; y privar a AFE del ingreso de una suma de di
nero superior a los 8:000.000 de pesos, que hará
más difícil aún al pago regular de sus próximos
presupuestos.

El Directorio acordó llevar a conoci-
miento de la población esta situación. Pero tam
bién, y sobre todo, al conocimiento de todo su

personal, exhortándolo a que reflexione y medite sobre la gravedad e inconveniencia de estos hechos, especialmente en momento en que, como es público, las autoridades del Ente, con el concurso justo es reconocerlo de los jerarcas del servicio, de dirigentes gremiales y de múltiples y calificados integrantes del personal, se esfuerzan por alcanzar una rápida rehabilitación de AFE para convertirlo, de una buena vez, en el servicio público normal y eficiente a que por sus antecedentes está en condiciones de aspirar y que el país tiene derecho a exigir de él. (1)

79. El 21 de octubre de 1970, la Federación Ferroviaria resolvió aplicar, a partir de la hora 0 del día siguiente, medidas gremiales a raíz de dificultades similares, esta vez ocasionadas por el feriado bancario decretado por el Poder Ejecutivo y que significó la interrupción en la actividad normal del Ministerio de Economía y Finanzas, determinando que AFE se viera impedida de percibir la partida que aún faltaba para completar el pago del presupuesto del mes de setiembre, al personal del interior. El carácter de las medidas importaba, prácticamente, la paralización del ferrocarril.

Ello determinó a la Presidencia del Ente a dirigir a la mencionada entidad gremial la nota que se transcribe a continuación:

"Montevideo, 21 de octubre de 1970.
Señor Presidente de la Federación Ferroviaria:
De mi consideración: Hago referencia al comunicado de la Federación Ferroviaria de la fecha, intitulado "Dilatorias con pago del interior", en el que se anuncian paros a realizarse desde la hora cero del 22 del corriente, como medida de protesta por la demora en pagar el presupuesto del mes de setiembre pasado al personal del interior.

(1) Informativo de AFE. Nº 19 de 15/X/1970.

Fundamenta el comunicado esas medidas en las siguientes razones:

1º) El reciente feriado bancario habría sido un pretexto que, en definitiva, postergó el pago a los funcionarios del interior.

2º) Hasta las últimas horas de ayer no existía ninguna concreción, en cuanto a la entrega, por parte del Ministerio de Economía, de las partidas necesarias para efectuar ese pago.

3º) Resulta inexplicable que la medida tendiente a evitar especulaciones con la moneda -el feriado bancario- tenga nada que ver con el pago de los sueldos al personal.

4º) Ello demuestra -concluye el comunicado- una cruda insensibilidad respecto de lo que para los trabajadores del Organismo es vital, es decir, el cobro de sus retribuciones.

Me interesa dejar sentadas algunas afirmaciones:

1ª) Efectivamente, existe una excesiva demora en cumplir con los pagos al personal, demora que se ha producido también, lamentablemente, en numerosas ocasiones anteriores.

2ª) El feriado bancario determinó, como es de notoriedad, una absoluta paralización de las operaciones, siendo, sin duda, la causa que impidió pagar al personal del interior; pero en modo alguno puede considerársele un simple pretexto para postergar esos pagos, desde que aquella medida de gobierno estuvo originada en razones de interés general que comprendieron a todo el País. Mientras ese feriado duró, el Ministerio de Economía no hizo, por estarle totalmente impedido, ningún pago a ningún organismo, ni autorizó ningún cheque para el retiro de fondos públicos.

3ª) Carece de toda consistencia, por consiguiente, el fundamento del comunicado referido en el numeral 3º).

4ª) Contrariamente a lo que el comunicado afirma en su conclusión, no ha existido ni existe insensibilidad respecto al pago de las retribuciones al personal. Ni de parte del Directorio ni de las Autoridades Nacionales. Por el contrario, creemos haber dado y hecho conocer a la Federación Ferroviaria múltiples muestras de la mayor sensibilidad respecto de este punto, como de muchos otros, que el Directorio considera esenciales para la buena marcha de los servicios.

5ª) Aspiramos y deseamos fervientemente, poder llegar al día, que creemos no esté lejano, en que este lamentable asunto de la crónica demora en pagar puntualmente al personal (que en definitiva no es sino un síntoma del deplorable deterioro en que el Ente ha venido cayendo a lo largo del tiempo) desaparezca totalmente.

6ª) Como deseamos fervorosamente y aspiramos, también a que el menguado nivel de las retribuciones que ahora el Organismo paga a su personal, pueda mejorarse sustancialmente y ponérsele a tono según lo requieren la subsistencia, la seguridad ocupacional y habitacional, y el decoro personal, familiar y funcional, sin cuya tranquilidad y razonable satisfacción nada serio ni definitivo puede alcanzarse ni lograrse en la sociedad de hoy. Estas no son fantasías ni meras palabras huecas, dictadas por la improvisación o por un afán demagógico, sino propósitos serios, firmes, sanos, bien inspirados, que podrán convertirse en realidad en la medida en que esa Federación y todo el personal del Organismo entienda y no albergue ninguna duda en su ánimo de que esto es así, prestando entonces la necesaria adhesión y colaboración para contribuir cada cual desde su puesto de trabajo y de lucha, pero todos juntos, a lograr

que tales propósitos puedan llegar a tener efectividad.
Iguales intenciones y deseos inspiran la acción, no sólo del Directorio, sino también del Sr.Ministro de Transporte, y del Sr.Presidente de la República.
Si se admiten las precedentes premisas, que abonamos y respaldamos con una modesta pero larga y honesta ejecutoria ciudadana, con total responsabilidad de cuanto afirmamos, comprometiendo en ello nuestra palabra ante todo el personal del Instituto y la opinión pública, tenemos derecho a formular, y a solicitar que se nos conteste claramente, por parte de esa Federación, a la que sabemos por lo menos tan bien y sanamente inspirada como nosotros: ¿qué puede lograrse, con las medidas decretadas, excepto un deterioro mayor de la ya desprestigiada imagen del Ferrocarril, al que todos queremos levantar? ¿Qué podrá lograrse, aparte del muy obvio e inmediato resultado de que el servicio dejará de recaudar ingresos que le son vitales, y que están destinados a pagar las retribuciones de quienes las decretan o ejecutan? ¿No supone ésto una manifiesta contradicción?
Desearíamos que esa Federación meditase sobre el planteamiento que antecede y nos hiciera conocer su posición. No hemos escatimado esfuerzos para mantener un amplio y constructivo diálogo con sus dirigentes e integrantes. No los escatimaremos, tampoco, en lo sucesivo, ni entrecerraremos las puertas de una comunicación franca y leal, porque entendemos que, de otro modo, no será posible superar la aguda crisis que aqueja a este importante servicio, que tanto puede dar y del que tanto espera el País.
Como conclusión y refiriéndome concretamente a la dificultad actual, quiero agregar lo siguiente:
El señor Ministro de Transporte nos ha soli-

citado, y así lo hemos transmitido a esa Federación en la tarde de hoy, y reiteramos aquí, que postergue toda medida gremial por término de 24 o 48 horas, a fin de dar tiempo a que el Ministerio de Economía pueda reorganizar su actividad y hacer efectiva la entrega de las partidas que son necesarias para el pago del presupuesto que parcialmente se adeuda.
Por su parte, y consultado el Ministerio de Economía, nos ha respondido, por boca del señor Subsecretario de esa Cartera, que recién mañana 22, en horas de la tarde, se encontraría el Ministerio en condiciones de saber de qué recursos dispone para poder, recién entonces, tomar una decisión acerca de la fecha en que aquella entrega podrá efectuarse.
Espero y deseo, por constarme que de las decisiones que en definitiva adopte esa Federación dependerá en gran medida la suerte del Ferrocarril, que el acierto y la lucidez de sus dirigentes, así como el patriotismo de que los sé inspirados, los ilumine, en circunstancias verdaderamente difíciles, no sólo para el Organismo, sino para todo el País. (1)

80. Habiéndose hecho efectivas las medidas de protesta aludidas en el párrafo anterior, se generó una situación sumamente comprometida para el Ente, que ya venía experimentando serios perjuicios a consecuencia de los paros y otras restricciones en la prestación de los servicios sufridos con anterioridad.

En atención a ello, el Directorio hubo de dictar la Resolución Nº 1651/70, de fecha 22 de octubre de 1970, intimando al personal al cumplimiento normal de sus funciones y a la inmediata regularización de los servicios, según se transcribe a continuación:

(1) Informativo de AFE, Nº 20 de 22 de octubre de 1970.

"ADMINISTRACION DE FERROCARRILES DEL ESTADO. Montevideo, 22 de octubre de 1970. VISTOS: La grave situación creada a esta Administración de Ferrocarriles del Estado por la Resolución de ayer de la Federación Ferroviaria, cuya copia precede, y que representa tanto como una paralización de los servicios de trasporte de pasajeros y cargas a partir de la hora 0 del día de la fecha en todas las líneas del país; RESULTANDO: tal resolución importa, al día de hoy, el siguiente estado de los servicios, discriminado por líneas: Líneas Río Branco y Melo: Tráfico suspendido desde fecha 16 de octubre de 1970. 5.000 toneladas de cemento portland de Fábrica Artigas y Ancap; Exportación a Brasil, que no pueden llegar a su destino; 1.500 toneladas de cargas generales en iguales condiciones; en Río Branco hay 60 vagones tipo japonés y brasileño vacíos, absolutamente imprescindibles para proseguir los envíos de ambas fábricas que cargan unas 600 toneladas diarias para las dos fronteras. La situación creada impedirá continuar con este importante tráfico a partir de la próxima semana. En cuanto a los servicios de pasajeros a Río Branco-Melo y regreso, están igualmente interrumpidos desde la fecha antes indicada. Tampoco se pueden realizar los trasportes de ganado, debiendo señalarse que el país está en plena zafra, especialmente de ovinos. Línea Florida a Km. 329: Desde el 16 de octubre de 1970 no corren los trenes de pasajeros. Sin arrastre existen 500 toneladas de mercaderías en general y fertilizantes. Con respecto al trasporte de ganado, se reproduce la misma situación que en la línea Río Branco-Melo. Línea Rivera y Litoral: Desde la fecha, el tráfico quedó interrumpido. Permanecen en este momento sin arrastre 2.000 toneladas de cemento portland y otras cargas, entre ellas, lana. No se realiza ningún servicio de pasajeros, ocurriendo lo mismo con el tráfico de ganado.

Línea Minas: Los servicios de pasajeros se realizan con atrasos de tres horas por paros parciales. Esta medida impidió cumplir con normalidad los ciclos de trenes de piedra cal y de cemento a granel. Líneas Mercedes y Colonia: Se complen servicios de pasajeros con atraso. Líneas Rocha y Punta del Este: Igual situación que la anterior. Líneas Florida-San José y San Ramón: Se cumplen con atraso los servicios de trenes de pasajeros, perjudicándose especialmente a los usuarios abonados que no llegan en hora a sus ocupaciones;

CONSIDERANDO: 1º) Los paros cumplidos en los últimos días han significado ya, para el presupuesto de recursos naturales inherentes al Organismo, pérdidas multimillonarias, no obstante las fundadas razones y justificados argumentos oportuna y documentadamente trasmitidos por el Directorio a los directivos del gremio (Notas del Presidente del Directorio, aprobadas por éste, de fechas 24 de setiembre y 21 de octubre de 1970, y Boletín Informativo de la Oficina de Publicidad y Relaciones Públicas de AFE Nº 19 de 15 de octubre de 1970, que anteceden); 2º) Dichas pérdidas, causadas por omisión voluntaria en el cumplimiento normal de los servicios, amenaza agravarse considerablemente e inhibirá al Organismo de concurrir al pago de sus presupuestos de sueldos y gastos por no percepción de los ingresos resultantes de la prestación de servicios, comprometiéndose aún más las legítimas expectativas del personal en cuanto al cobro de sus retribuciones; 3º) Efectivamente, los recursos financieros de que AFE dispone para hacer efectivo el pago de su presupuesto de sueldos y gastos provienen de una doble fuente, a saber: del producido por la venta de servicios, y del subsidio que el Estado le vierte mensualmente. Siendo éste fijo, la disminución del otro, o su creciente o total improductividad, por paros o medidas que de una u o-

tra manera suponen no prestación regular de los servicios, lesiona clara y frontalmente la obtención de las sumas necesarias para satisfacer aquellas obligaciones; 4º) Las facultades de que se halla investido el Directorio, como responsable directo de la administración y continuidad de los servicios, autorizan y obligan a adoptar todas las medidas precautorias y de salvaguardia del normal funcionamiento del Ente; y ATENTO: a lo previsto en el artículo 7º, inciso a) de la Ley Nº 11.859 de 19 de setiembre de 1952. EL DIRECTORIO, RESUELVE: 1º) INTIMAR al personal el cumplimiento normal de sus funciones y la inmediata regularización de los servicios. 2º) HACER saber a los funcionarios del Organismo que la normalización de los servicios es condición indispensable para poder reiniciar los pagos pendientes el día 24 de octubre corriente, única forma de obtener los recursos que deben complementar las sumas aportadas por el Ministerio de Economía y Finanzas. 3º) COMUNIQUESE, publíquese en cinco diarios de notoria circulación de esta Capital y pase a la Gerencia General a sus efectos.

81. La misma preocupación indicada más atrás respecto del futuro del ferrocarril, llevó finalmente al Directorio a cursar una instrucción de servicio a los jerarcas del Organismo, con destino a todo el personal, en el convencimiento de que es indispensable ilustrar debidamente a éste de los riesgos inútiles que suponen y de los perjuicios que originan, la adopción de medidas como las precedentemente referidas.

Por Circular Nº 40, de 27 de octubre de 1970, se señaló, en efecto, lo siguiente:

"1. En su sesión del 20 de octubre corriente, el Directorio consideró oportuno dic-

tar la presente Instrucción de Servicio, relacionada con la necesidad de llevar a conocimiento de todo el personal ferroviario, a través de las respectivas líneas jerárquicas, una explicación lo suficientemente amplia y pormenorizada sobre la verdadera situación del Organismo y, especialmente, de que manera influyen negativamente sobre la regularización y progresiva mejora de los servicios, las medidas gremiales que suele aplicar con motivo de demoras en el cobro de sus sueldos.

Este asunto, ya fué considerado por el Directorio en anteriores ocasiones, siendo de interés citar los siguientes antecedentes: Notas de 24 de setiembre y 21 de octubre de 1970, dirigidas a las entidades gremiales, Boletín Informativo Nº 19, de 15 de octubre de 1970, y Resolución Nº 1651/70, divulgada por Comunicado especial en la prensa y otros medios de información con fecha 23 de octubre de 1970.

2. En primer término, el Directorio reitera su criterio de que reconoce como sumamente inconveniente y perjudicial para el servicio, toda demora en hacer efectivo el pago de sueldos al personal. Ha estado y está en su mente, el poder llegar próximamente al desideratum de que los pagos se efectúen con la máxima regularidad y puntualidad, vencido el mes, en forma prácticamente automática. En tal sentido, ha hecho todo cuanto ha estado a su alcance, extremando esfuerzos y hasta sacrificios, y en esta posición se encuentra y permanecerá.

3. Pero quiere precisar que, cuando esas demoras se han originado, no se ha debido a su voluntad, sino a circunstancias ajenas, que escapan a su órbita de acción. Es bien conocido por todo el personal, y particularmente por los dirigentes gremiales, que siempre esas demoras han reconocido como causa las dificultades y, en algunos casos, la imposibilidad material del Ministerio de

Economía y Finanzas de verter, en la oportunidad debida, las partidas del Subsidio con que el Estado contribuye para el funcionamiento de AFE. Ha sido en virtud de tal dificultad o imposibilidad, invariablemente, que las demoras en pagar los sueldos, se han producido. Claro y reciente ejemplo lo suministra el pago del presupuesto del mes de setiembre pasado al personal del interior, en que, la decisión gubernativa de decretar un feriado bancario, por razones de notoriedad, impidió que AFE. recibiera el cheque que el citado Ministerio había prometido entregarle. Esta razón, y sólo ella, fue el motivo por el que no se pudo hacer efectivo aquel pago, como era voluntad del Directorio hacerlo, y se habría cumplido indefectiblemente. Fue, a su vez, a raíz del aludido impedimento, originado en razones de fuerza mayor decididamente imprevistas e imprevisibles, que el personal resolvió hacer paros, desde la hora 0 del día 22 del corriente, situación que la mencionada R.D.1651/70 de igual fecha, trata.

4. En segundo término, el Directorio desea insistir sobre un aspecto que, a su juicio, no ha sido debidamente comprendido ni valorado por el personal y que tiene verdadera importancia.

En la actualidad, AFE. es un servicio que se mantiene y funciona, con todas las precariedades y deficiencias conocidas, merced a una doble fuente de ingresos: a) lo que percibe por la venta de sus servicios; b) lo que el Estado le entrega en carácter de subsidio.

a) El primero, lo que a AFE. le entra por la venta de servicios, es claramente insuficiente. No alcanza ni para pagar la mitad de su presupuesto de sueldos. El presupuesto de sueldos mensual del Organismo es de unos trescientos millones de pesos, aproximadamente. En cambio, AFE. recauda mensualmente apenas una suma aproximada a los ciento cincuenta millones de pesos. Cabría preguntar aquí, y responder, por qué AFE. no recauda más. Pero este punto, por razones de méto-

do, lo trata esta Instrucción más adelante.

b) En vista de ese déficit que el Organismo arrastra desde tiempo atrás -y del que el Directorio aspira poder salir, según también se explicará después-, es que el Estado lo ayuda con un Subsidio. Pero el Subsidio no puede ser una contribución indefinida, permanente, y, ni por asomo, que tienda a crecer, sino por el contrario, que debiera ir descendiendo, cada vez más, hasta situarse en un límite, por lo menos razonable y, si fuere posible, desaparecer totalmente. Precisamente los enemigos del Ferrocarril aprovechan siempre para señalar el enorme sacrificio que al Estado le cuesta esa contribución y hacen entonces hincapié en el hecho de que, un servicio así, incapaz de reorganizarse y generar entradas en grado suficiente para atender su propio presupuesto, no debe mantenerse, por antieconómico y negativo para el Estado y la comunidad.

5. Las ideas y los planes que el Directorio ha considerado detenidamente y está tratando de poner en marcha, por todos los medios, con respecto a la situación actual del Ente y a la forma de corregirla, son muy simples y claros.

Entiende el Directorio que, por el momento, y hasta que el servicio pueda reestructurarse y recuperarse, la ayuda del Estado que se traduce en el subsidio, debe mantenerse, hasta tanto esa reestructuración y recuperación de los servicios pueda lograrse.

En estos momentos el Directorio tiene a su estudio cuarenta ofertas de material ferroviario, solicitadas a otras tantas empresas extranjeras, estatales y privadas. Mediante la adjudicación que en su momento deberá hacerse en favor de aquellas ofertas que mejor contemplen las necesidades y los intereses de AFE., el Directorio aspira a poner en ejecución, en una primera e inmediata etapa, un plan de inversiones para la recuperación

del sistema ferroviario" al que ya ha habido ocasión de referirse en otra parte de esta publicación. (1)

6. Aprobados los programas anteriores y una vez puestos en ejecución, el Instituto dispondrá de nuevo material y podrá absorber una mayor demanda de servicios, que actualmente se ve impedido de atender, con lo que sus ingresos serán mayores y el índice del subsidio habrá de ir disminuyendo.-

El Ente estará así, también, en condiciones de mejorar las retribuciones del personal y la tan ansiada recuperación de AFE. habrá empezado a convertirse en una realidad.

7. Para alcanzar esta meta, para que los planes mencionados puedan cumplirse, para que los usuarios vuelvan a adquirir de nuevo confianza en el servicio ferroviario, es imprescindible que todo el personal ayude, desde sus puestos de trabajo, en esa ímproba tarea, sin desmayos, con optimismo, sin actitudes que comprometan lo que el Directorio pretende y ha comenzado a hacer ya, y proseguirá pacientemente haciendo, por considerar que la rehabilitación integral del Ferrocarril es obra patriótica que favorece a todos, al país, a su economía, al desarrollo nacional, al propio Ente, y, de especial modo, a los funcionarios que lo sirven.

8. Sin pretender coartar ni menoscabar ningún derecho gremial, antes bien, con claro sentido de que el gremio se fortalece en la acción levantada e inteligente, el Directorio, que ha sido y seguirá siendo profundamente respetuoso de esos derechos y que no ha vacilado en llamar a los dirigentes gremiales y a todo el personal para analizar y discutir toda la problemática del Ferrocarril en torno de una misma mesa, desea trasmitir, por medio de esta Circular, sus propósitos y sus planes, para llevar una voz de aliento y de confianza hasta el último y más alejado funcionario del Ente, a fin de crear una conciencia constructiva y renovadora, de esfuerzo y de esperanza, por entender que el destino del Ferrocarril

(1) Supra, párrafos 28 y 29.

está, antes que en nadie, en las propias manos de su personal.

Las medidas gremiales que obstan a que el Ferrocarril reciba los ingresos de que tan necesitado se encuentra en los actuales momentos, son actitudes muy riesgosas que comprometen seriamente las perspectivas de una rápida rehabilitación. Por eso considera que es su deber llamar a todos los funcionarios a la reflexión serena y amplia sobre los distintos aspectos a que ha pasado revista en la presente Circular, en la convicción de que no existen diferencias sustanciales que impidan una acción armoniosa y de conjunto por parte de las autoridades y del personal, solidarios todos en un objetivo común. De otra manera, la labor de ambos será más difícil e innecesariamente ardua, de mayor complejidad y más larga en dar los resultados que todos desean y esperan.

9. Por la fundamental importancia que tiene para el Directorio que las informaciones de esta Circular lleguen a todos los funcionarios, se dispone que cada Gerencia y Repartición tome las disposiciones necesarias para su entrega personal a cada empleado. Esta deberá hacerse, en lo posible, por la vía jerárquica correspondiente, dando además las explicaciones necesarias para que cada uno tenga plena conciencia de la situación del Ente y del esfuerzo que se necesita de todos los ferroviarios para hacer posible su recuperación.

Oportunamente la respectiva Gerencia o Repartición informará a la Gerencia General sobre el cumplimiento de lo dispuesto."

ANALISIS Y EVALUACION DE TAREAS.

82. Desde el mes de junio de 1970, un grupo de funcionarios de AFE. especialmente seleccionados para este fin, bajo la dirección y supervisión del Jefe y Sub-Jefe del Departamento de Estudio de la Gerencia General y con el asesoramiento técnico de la Oficina Nacional de Servicio Civil, viene trabajando en un Programa de Análisis y Evaluación de Tareas del Organismo.

83. Es útil examinar rápidamente en qué consiste y cuáles son las metas fundamentales perseguidas por dicho Programa, sobre todo porque existe un concepto erróneo y un cierto prejuicio respecto a estas nuevas técnicas, debido en general a dos factores: a) la tendencia a presentar resistencia a lo nuevo, reforzada por una presunción de capacidad de valorar cargos "a ojo" o por intuición; y b) una falta general de conocimientos exactos acerca de las técnicas de valoración y sus ventajas.

Es obvio que un obrero especializado debe ganar más que otro que no lo sea, y que la función de un gerente es más importante que la de un dactilógrafo. Pero lo que no se sabe es cuánto más importante o cuánto más vale una función que otra. Lo mismo ocurre entre funciones más próximas: ¿es más importante la dactilógrafa o la cajera?; ¿la dactilógrafa o la telefonista? Hasta ahora este problema, como casi todos los otros de administración, ha sido resuelto por el sentido común y la intuición de los administradores, creyendo actuar con justicia. Pero, ¿es realmente así? Evidentemente, esto se ubica en el terreno del más puro subjetivismo y frente a un porcentaje ínfimo de buenos valoradores instintivos, existe una extraordinaria mayoría que valoran mal, con consecuencias negativas para la respectiva administración o empresa.

Ha llegado la hora, entonces, de sustituir ese actuar basado en "corazonadas" o "golpes de ojo", para entrar en el terreno de la administración científica.

84. Precisamente, la evaluación de tareas, es una técnica de la administración moderna de empresas que permite establecer las relaciones de valor entre los diferentes cargos en una forma más científica y objetiva que la utilizada hasta hace poco tiempo. Con ella se pretende alcanzar, fundamentalmente, estas finalidades: 1) establecer retribuciones diferenciales justas y equitativas, de acuerdo a las exigencias de cada cargo; 2) simplificar la gran cantidad de categorías existentes; 3) facilitar otras labores relativas a la administración de personal tales como: racionalización de tareas, selección de personal, adiestramiento, sistema de calificaciones y de promociones; 4) delimitar con claridad el sentido de responsabilidad de cada funcionario; y por último y en definitiva, mejorar la moral del ambiente de trabajo y aumentar la productividad de los individuos justicieramente considerados.

85. El concepto de "evaluación de tareas", como el nombre lo dice, se circunscribe pura y exclusivamente a la tarea, al "puesto de trabajo", independientemente de la persona encargada de ejecutar dicho trabajo. En el proceso de la evaluación, por lo tanto, es necesario prescindir de toda valoración personal del individuo que ejecuta el trabajo. Justamente en ello se distingue la evaluación de tareas de la evaluación de méritos individuales, que consiste en determinar objetivamente el valor de cada funcionario con respecto a sus compañeros, de acuerdo a una serie de rasgos o perfiles personales del funcionario.

Ahora bien, ambos procedimientos, la evalua-

luación de tareas y la evaluación de méritos individuales no son excluyentes, sino que, por el contrario, son necesariamente complementarios y éste último es una segunda etapa de lógica continuación de la primera, permitiendo así redistribuir los funcionarios de acuerdo a sus rasgos e inclinaciones, colocándolos en el cargo en que más rinden.

86. Los pasos normales para la aplicación de este sistema pueden concretarse en los tres siguientes:

I) - Análisis y Descripción de todos los cargos involucrados en el programa, entendiendo por cargo el grupo de puestos similares que impliquen funciones diferentes dentro del Organismo. O sea que, para valorar exactamente las tareas, debe conocerse ante todo en qué consiste cada una de ellas. Esto se logra a través de su análisis y descripción que es, precisamente, el proceso de determinación de los elementos componentes de cada cargo, a saber: tareas realizadas, tiempos empleados, horario cumplido, ubicación jerárquica, utilaje, maquinaria y materiales empleados, capacidades, instrucción y responsabilidad requerida a la persona que debe desempeñar el cargo, condiciones en las cuales se realiza el trabajo:

II) - Evaluación de cargos, propiamente dicha, o que, una vez descriptos los cargos y confeccionado el manual de descripciones, un Comité de evaluación, debidamente integrado con representantes de la dirección de la empresa y delegados de los funcionarios y asesorado por técnicos en evaluación de tareas, realizará la labor de dar valor relativo a los distintos cargos del Organismo, contando para ello con un manual de evaluación

previamente confeccionado.-

Existen, al respecto, distintos métodos de evaluación, pero el más usado, sobre todo en empresas de gran dimensión, debido a su sencillez, es el método analítico de puntos, que, muy someramente, consiste en lo siguiente: en la descripción, toda tarea aparece descompuesta en una serie de factores o rasgos básicos, que se consideran necesarios en la persona que va a desempeñarlas.

87. En el caso de A.F.E. se utilizaron estos factores: rasgos físicos, habilidades mentales, personalidad, instrucción y conocimientos especiales, responsabilidad, condiciones ambientales.

A su vez, estos rasgos aparecen subdivididos en otros más particulares y específicos. Por ejemplo, el factor habilidades mentales ha sido desmenuzado en componentes tales como: memoria, facilidad númérica, agilidad mental, razonamiento, etc.

88. En el manual de evaluación por puntos estos factores o rasgos aparecen graduados de acuerdo a una escala progresiva, según se ilustra con el siguiente ejemplo: -

Factor facilidad numérica.-

Grado 1 - el cargo no requiere facilidad numérica.
Grado 2 - el cargo requiere alguna facilidad numérica.
Grado 3 - el cargo requiere bastante facilidad numérica.
Grado 4 - el cargo requiere mucha facilidad numérica.

A cada grado de la escala le es adjudicado un determinado número de puntos, de tal forma que se pueden así establecer diferencias numéricas relativas entre la facilidad numérica requerida, por ejemplo, para el cargo de auxiliar contable y el de dactilógrafo.

Repitiendo el procedimiento con todos los factores que componen el grupo de tareas analizado, s

se llega a establecer, por suma de los puntos obtenidos en cada factor, un puntaje numérico determinado para cada cargo.

Le compete al Comité de evaluación, en posesión del manual correspondiente, ir adjudicando puntaje a los cargos, determinando a posteriori el número de categorías salariales a establecer, de acuerdo a la ordenación por puntos.

89. III) Adaptación del sistema a la situación del Organismo.

Esta tercera y última etapa es muy importante, dado que el sistema se va aplicar no a una empresa que se inicia, recién organizada, sino que debe asentarse sobre todos los defectos o irregularidades de una organización preexistente, para tratar justamente de evitarlos y prevenirlos en el futuro.

90. Cabe mencionar brevemente los motivos por los cuales podría fracasar un programa de evaluación. Las técnicas de evaluación no tienen otras limitaciones que las impuestas por el desarrollo aún joven de esta rama de conocimientos. Pero hay que tratar de asegurar el cumplimiento de ciertas premisas fundamentales: a) lograr el interés de los funcionarios, de los mandos medios, y de los representantes del sindicato en la evaluación de los puestos de trabajo y mantenerlo mientras el programa está vigente; b) alcanzar la objetividad necesaria, siendo menester que los directores del programa estén en guardia constantemente para hacer que los integrantes del Comité permanezcan libres de tendencias subjetivas; c) conseguir el necesario apoyo por parte de la Dirección; y d) mantener una amplia colaboración entre las partes interesadas en el programa.

91. En AFE, se ha comenzado, como primer paso, con un programa de análisis y evaluación que involucra sólo los cargos administrativos del Organismo.

A tal efecto se seleccionó un equipo de funcionarios, extraídos preferentemente de los Departamentos de Personal, que fueron entrenados previamente por técnicos de la Oficina Nacional del Servicio Civil.

Este equipo se dividió posteriormente en cinco sub-grupos, a cargo, cada uno, de un Supervisor, y a cada sub-grupo le fue asignado el análisis y descripción de cargos administrativos en una determinada Repartición o grupo de Reparticiones del Ente.

El análisis se llevó a cabo por medio de entrevistas con los funcionarios que desempeñan las tareas de los distintos cargos administrativos. No se entrevistó a todos los funcionarios administrativos, sino sólo a aquellos que desempeñan funciones diferentes, asegurándose que estuvieran analizadas todas las funciones administrativas de AFE. El criterio que guió la elección del funcionario entrevistado, entre varios que realizan la misma función, fue el del Jefe respectivo, buscándose el más representativo de entre ellos.

Estas entrevistas fueron recogidas en formularios especialmente confeccionados al efecto, y en esto consiste precisamente la descripción de la tarea.

A continuación, y para asegurar la veracidad de las declaraciones efectuadas por cada funcionario, los supervisores se encargaron de confirmar las descripciones efectuadas con los jefes respectivos de cada funcionario, llegándose en casos de duda, a reuniones conjuntas jefe-funcionario-entrevistador, para ponerse de acuerdo y eliminar subjetivismos de una u otra parte.

92. En el momento actual, el equipo ha finalizado la primera etapa de análisis o descripción de todas las tareas administrativas del Organismo,

estando, por lo tanto, todo el material dispuesto para poder abordar la etapa de evaluación. Se han efectuado 1.200 descripciones de tareas que han sido confirmadas con los Jefes respectivos, perteneciendo 300 de ellas a tareas del interior de la República.

Estas últimas han abarcado:

a) Tareas de Gerencia de Explotación, que son fundamentalmente las realizadas en las Inspecciones y Estaciones del interior. Se han seleccionado al efecto, tres Inspecciones: Central, Florida y Sudriers y se han descripto las tareas administrativas desempeñadas en las propias Inspecciones así como en Estaciones de su jurisdicción, seleccionadas estas últimas de forma que quedaran analizadas todas las categorías.

El criterio que guió la elección de esas tres Inspecciones fue el de abarcar las tareas de tres distintos tipos de Inspecciones; de tráfico en su mayoría semi-urbano y de pasajeros (Central); de tráfico rural (Florida) y de escaso tráfico (Sudriers), que estuvieran geográficamente lo más cerca posible de Montevideo, a fin de disminuir el costo del trabajo de análisis.

Se describieron, asimismo, las tareas de la Inspección Paysandú y de la Jefatura de Distrito.

b) Tareas de Gerencia de Vía y Obras, describiéndose todos los cargos administrativos de las Regionales, Sayago, Toledo, 25 de Agosto y Paysandú.

c) Tareas de Gerencia de Material y Tracción, de Gerencia de Hacienda y del Departamen-

to de Proveeduría desempeñadas en la ciudad de Paysandú.

93. En forma esquemática, puede resumirse así el análisis y descripción de tareas administrativas:

Grupo 1	Grupo 2	Grupo 3	Grupo 4	Grupo 5
Supervisor	Supervisor	Supervisor	Supervisor	Supervisor
Entrevistadores	Entrevistadores	Entrevistadores	Entrevistadores	Entrevistadores
Gcia. de Explotación	Gcia. de Material y Tracción Gcia. de Vía y Obras	Gcia. de Hacienda Rep. Señalización y Comunicaciones Rep. Servicio Médico	Gerencia General, incluyendo Depto. de Proveeduría	
OFICINAS MONTEVIDEO				OFICINAS INTERIOR pertenecientes a distintas Gerencias.
900 descripciones.				300 descripciones.

94. Finalmente, y como está en la finalidad de estos trabajos llevar a cabo también la evaluación de tareas en los otros escalafones y no sólo en el administrativo, se ha comenzado ya a recabar la in-

la información necesaria para realizar la descripción de las distintas funciones del escalafón obrero. (1)

(1) El presente capítulo ha sido confeccionado sobre la base del muy completo y preciso informe preparado por la Contadora Señora Martha Vidal de Orrico, integrante del grupo de funcionarios de AFE. que interviene en esta labor.

VENTA DE MATERIAL FERROVIARIO EN DESUSO.

95. El Ente dispone actualmente de una importante cantidad de material ferroviario en desuso, rieles, bastidores, llantas de acero, ruedas, ejes vagones tolvas, tanques, calderas, motores viejos de coches motores, barandas de mesas giratorias, agujas y cambios de vía, eclisas, bulones rotos, etc.

El Directorio encaró la posibilidad de desprenderse de todo este material, sumamente cotizado, que no le presta ninguna utilidad y que, al contrario, ocupa predios inútilmente entorpeciendo el funcionamiento de las dependencias, con lo que conseguiría, además, recaudar sumas millonarias de sumo interés y necesidad para el Organismo en las circunstancias actuales.

Dispuso, en consecuencia, la realización de los estudios pertinentes para estar en condiciones de proceder a la venta de ese material, previéndose especialmente la alternativa de que los interesados pudieran ofrecer pagarlo mediante la entrega de materiales ferroviarios nuevos.

Esta hipótesis se vio, en efecto, confirmada en varias de las ofertas recibidas para la adquisición de material ferroviario, según lo ya explicado en otro lugar. (1)

96. Fue por tal motivo que el Directorio acordó solicitar autorización al Poder Ejecutivo para poder exportar, oportunamente, el referido material en desuso.

El planteamiento fue hecho al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo por la

---

(1) Supra, párrafos 28 y 29.

nota Nº 844/70 de fecha 29 de setiembre de 1970, expte. 11298, 1365/70, donde se documentó debidamente esta cuestión.

El Directorio analizó exhaustivamente y tuvo en cuenta, antes de tomar esa decisión, los planteamientos hechos por algunas empresas industriales de plaza que, apoyadas por la Cámara de Industrias, manifestaron su interés en adquirir desperdicios de hierro - chatarra - para sus hornos de fundición, a los precios fijados por la Coprin en su Resolución Nº 1.424/969. No obstante, y no tratándose de chatarra, sino de un material muy especial y de precio internacional mucho mayor que el establecido en la citada Resolución, susceptible de ser vendido a cambio de material ferroviario nuevo, según se explicó ya, hubo de desecharse aquellos planteamientos.

96. Finalmente, por Decreto del Poder Ejecutivo Nº 536/970 de 26 de octubre de 1970, se accedió a la solicitud del Ente.

El texto del Decreto referido es el siguiente:
"Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo. Ministerio de Industria y Comercio. Montevideo, 26 de octubre de 1970. Visto: la gestión promovida por la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) por la que solicita autorización para proceder a la venta o permuta de material ferroviario en desuso, de su propiedad y, eventualmente, a su posterior exportación de acuerdo al resultado de la licitación pública realizada al efecto. RESULTANDO: Se trata según la información técnica de la Administración ocurrente de material ferroviario en desuso, que por sus características específicas y su alta calidad merece cotizaciones especiales. CONSIDERANDO: Que la operación programada en estos antecedentes por la Administración

de Ferrocarriles del Estado contribuirá en forma sustancial al proceso de recapitalización racional del servicio, cuya recuperación integral conviene a los intereses generales del país. ATENTO: a lo dispuesto en el artículo 36 de la ley Número 11.859 de 19 de setiembre de 1952 y disposiciones concordantes, el Presidente de la República, DECRETA: Artículo 1º. Autorízase la exportación de los materiales ferroviarios en desuso de propiedad de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE) que fueran vendidos o permutados como consecuencia de la negociación realizada al efecto. Artículo 2º. Comuníquese, etc. PACHECO ARECO. Agustín C. Caputi. Julio María Sanguinetti".(1)

(1) Diario Oficial Nº 18431 de 6 de noviembre de 1970, T.261, pág.336-A

APROVECHAMIENTO INTEGRAL DE LOS TALLERES PEÑAROL

97. Los Talleres Peñarol de AFE. constituyen, como es sabido, el establecimiento de mayor importancia de la Gerencia de Material y Tracción.

Ubicados en el Departamento de Montevideo, frente a la Estación del mismo nombre, entre los Caminos Peñarol y Casavalle, ocupan un predio sumamente amplio de unas 18 hectáreas aproximadamente, con una superficie cubierta industrial de unos 37.200 mts.^{2}, y un edificio de carácter administrativo de tres plantas, de interesante amplitud, incluído en el área cubierta ya referida.

Este predio, cercado en forma opaca, tiene instalado un taller general para la realización de trabajos de tornería, herrería, fundición, etc.; un taller de carpintería, con un vasto aserradero y secciones de carpintería general, pinturería, tapicería, hojalatería, etc., y una instalación donde se reparan los boggies de vagones o de material remolcado. También existe un taller de Reparación Diésel en el que se efectúan las reparaciones pesadas y aún las medianas de las locomotoras de este tipo, así como de los coches motores.

Estas reparaciones comprenden todos los complejos componentes de las mencionadas locomotoras: motores de combustión interna diésel, motores eléctricos y generadores, frenos, bastidores, boggies motrices, etc., requiriendo especialización y gran experiencia.

También funciona en estos talleres una Remesa diésel en la que se practican las operaciones periódicas de mantenimiento liviano y las revisaciones determinadas por el fabricante. Esta sección se caracteriza por poseer un depósito de locomoto-

ras con configuración radial. Una sección de Bombas y Motores, dependiente del taller general, se encarga del mantenimiento y reparación de estas unidades que son menores y prueban la versatilidad del equipo humano y mecánico con que se cuenta.

Los Talleres Peñarol disponen, asímismo, de depósitos amplios y techados y de almacenes de proveeduría del servicio, así como de otros depósitos abiertos para materiales cuya naturaleza lo permite. Proveeduría almacena también en Peñarol el material que se encuentra fuera de uso.

Un laboratorio químico especializado en el contralor de los combustibles y lubricantes está igualmente emplazado en los Talleres Peñarol.

Existen, finalmente, las Oficinas del Departamento de Tracción que organizan allí mismo todo lo atinente al personal, a las locomotoras y coches motores en relación con el servicio.

El establecimiento humano total es de unos mil hombres, aunque en la actualidad y en forma normal trabajan unos 700. Estas bajas reconocen como causa, fundamentalmente, el alejamiento por jubilación, atracción por otros empleos especializados mejor remunerados, enfermedades, etc. no tomándose personal en sustitución de los operarios que van faltando.

98. No basta sino efectuar una visita a los Talleres Peñarol para apreciar, de inmediato, la enorme posibilidad potencial que tienen para hacer de ellos, no sólo el centro fabril para la atención de las necesidades del Ente ferroviario, sino también, posiblemente, de muchos otros servicios estatales, evitando inútil duplicación de esfuerzos e instalaciones y ahorrando, por consecuencia, grandes sumas por concepto de tra-

bajos que, en una importante medida, se realizan ahora por empresas particulares y/o de materiales que deben importarse con la consiguiente evasión de divisas. Asimismo, esos Talleres, encarados con una visión amplia, podrían servir perfectamente como centro de formación de personal especializado y artesanal que, al cobrar vida y dinamismo el establecimiento, obrarían como polo de atracción de obreros que percibirían mejores retribuciones y que actualmente se ven forzados a alejarse del servicio y aún a emigrar.

Con esa inspiración y por los fundamentos brevemente expuestos, el Directorio consideró detenidamente esta cuestión en su sesión de 22 de setiembre de 1970, formulando al Poder Ejecutivo, por la vía del Ministerio competente, la sugerencia de que ilustra la nota que se transcribe a continuación:

- " Montevideo, 2 de octubre de 1970. Señor Ministro de Transporte, Comunicaciones y Turismo. Conforme a lo dispuesto por la resolución de Directorio Nº 1363/70 de fecha 22 de setiembre ppdo., cúmpleme dirigirme al señor Ministro a efectos de someter a su ilustrada consideración la posibilidad de designar una Comisión especial, integrada por un representante de ese Ministerio, del de Defensa Nacional, Administración de Ferrocarriles del Estado, Administración General de las Usinas Eléctricas y los Teléfonos del Estado, Administración de las Obras Sanitarias del Estado, Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland, y otros organismos estatales interesados en coordinar la actividad de sus talleres y equipos, con vistas a la producción y abastecimiento de los materiales necesarios para dar cumplimiento a los servicios asignados, sobre la base de un aprovechamiento integral y más racional de los actuales Talleres de este Organismo instalados en Peñarol, que co-

mo es de conocimiento del señor Ministro, tienen una capacidad potencial de gran amplitud que actualmente puede estimarse desaprovechada.

Al formular esta sugerencia, el Directorio tuvo en cuenta que el mantenimiento de diversos talleres en distintos organismos estatales, significa duplicación y dispersión de esfuerzos, en equipos y personal, por lo que se permite aconsejar la conveniencia de proceder a su coordinación, dentro de la órbita de ese Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo. Se lograría así, que los Talleres produzcan en la plenitud de sus posibilidades, con el mínimo de instalaciones y personal, lo que, por otra parte, supondría un aporte importante en beneficio de la mano de obra nacional.

Agradeciendo la atención que el señor Ministro se sirva prestar al planteo precedente saludo a usted con las expresiones de mi mayor consideración."(1)

(1) Nota Nº 855/70 expediente Nº 1363/70.

NECESIDADES DE PERSONAL TECNICO Y ESPECIALIZADO EN EL PROXIMO DECENIO

99. El 19 de octubre de 1970 tuvo lugar en la Oficina del Servicio Civil una reunión de los Presidentes de los distintos organismos autónomos y descentralizados, con el fin de intercambiar opiniones y reunir información acerca del papel que deberán desempeñar las empresas públicas en la absorción de personal técnico y especializado de distintos niveles en los próximos diez años.

Con este motivo, el Directorio aprobó la Resolución Nº 1601/70 de 20 de octubre de 1970, disponiendo que los servicios competentes informasen a la brevedad y sobre la base de los programas proyectados para la recuperación del Ente, acerca de los siguientes puntos:

1º) número de técnicos, semitécnicos y personal especializado, y para qué clase de tareas, que AFE. necesitará en próximo decenio;

2º) política salarial del Ente;

3º) institución de un régimen de becas o salarios de aprendizaje para estudiantes de la Universidad del Trabajo, en calidad de eventuales y en horarios que les permitan la prosecución de sus estudios. Según la capacidad demostrada en ambos casos —empleo y estudios— se les premiaría con la efectividad en el trabajo;

4º) determinación de la relación salarial que debería existir entre el personal técnico y el no calificado, partiendo, a vía de ejemplo, de la relación cuatro a uno, lo que supondría que si la remuneración de un funcionario no calificado es de $25.000,00 , la de un funcionario técnico debiera ser de $100.000,00;

5º) sugerencias concretas para una eventual puesta en práctica de la iniciativa planteada por el Directorio al Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Turismo por la nota Nº 855/70 de 2 de octubre de 1970. (1)

6º) Cualquier otra sugerencia de interés o

(1) Supra, párrafos 97 y 98.

utilidad para completar la información que desea reunir la Oficina del Servicio Civil.

100. Sin perjuicio de que se realizan actualmente los estudios para suministrar la información de referencia, en la reunión mantenida por autoridades del Ente con la Oficina del Servicio Civil el día 18 de noviembre de 1970, fue posible adelantar las siguientes estimaciones, que servirán de base para el respectivo informe a suministrarse a la brevedad.

AFE. padece actualmente de un notorio déficit de personal técnico y especializado debido a la falta de incentivo pecuniario, lo que ha determinado que muchos funcionarios optasen por puestos mejor remunerados en la actividad privada.

Se buscó un paliativo para esta situación en el Proyecto de Presupuesto por Programas, correspondiente a los Ejercicios 1970-71, disminuyendo ciertos cargos presupuestales ante la imposibilidad de llenarlos y creando como contrapartida mayores compensaciones para los restantes a fin de crear una corriente más atractiva en orden a las retribuciones para así poder lograr al mismo tiempo un mayor aprovechamiento de personal técnico mediante un mayor horario.

Una situación similar se plantea respecto del personal semitécnico y especializado, que también trata de resolver el citado proyecto de presupuesto, por la vía de compensaciones a una mayor dedicación laboral y de mayores partidas para el trabajo a premio, que remunere mejor la mayor productividad del personal obrero.

101. Con relación al personal técnico, al presente y con las reducciones presupuestales explicadas, la Gerencia de Vía y Obras tiene un déficit de 9 ingenieros civiles, la Gerencia de Explotación de 2, y la Gerencia General, de 3, lo que arroja 14 ingenieros civiles. La Gerencia de Material y Tracción, por su parte, registra un déficit de 3 ingenieros industriales, y la de Señalización y Comunicaciones de 1, lo que totaliza 4. A la Gerencia de Hacienda le faltan 3 Contadores, por lo que, resumiendo, el déficit actual de profesionales que acusa el Organismo es de 14 ingenieros civiles, 4 in-

genieros industriales y 3 contadores.

102. Una vez puesto en marcha el plan de recuperación del servicio ferroviario, será necesario contar con ingenieros civiles para la dirección de las obras de renovación de vía en el tramo Chamberlain-Paysandú, y de ingenieros industriales para la dirección de la rehabilitación y mantenimiento de las locomotoras y coches-motores, lo que sumado a la disminución física de personal por jubilación, cesantías, renuncias, etc., sitúa el déficit de personal técnico para los próximos diez años en las cifras siguientes: 20 ingenieros civiles, 10 ingenieros industriales, 7 contadores públicos.

No se han tomado en cuenta otras profesiones como las de abogado, escribano, agrimensor, arquitecto, pues la demanda de estos profesionales siempre ha podido ser satisfecha lo que refleja la ausencia de dificultades en el reemplazo de las vacantes producidas, no siendo previsible por lo demás ningún incremento importante en el número de esta clase de funcionarios.

103. En cuanto al personal semitécnico, de acuerdo a las técnicas actualmente explotadas por AFE., y teniendo en cuenta las vacantes así como el incremento de empleados necesarios para la rehabilitación del servicio, será menester en los próximos diez años contar con el siguiente personal: 15 ayudantes de ingeniero industrial, 30 ayudantes de ingeniero civil, 30 especialistas en computación (analistas, programadores, etc.) y 30 semitécnicos para el Servicio Médico (enfermeros, practicantes, operadores de fisioterapia, etc.).

104. Respecto del personal obrero especializado, habiendo la actividad privada absorbido cantidad de estos funcionarios, según se ha dicho, y debido a que es muy lenta su sustitución por el largo aprendizaje que deben realizar, resultaría muy provechoso formalizar un convenio con la Universidad del Trabajo a efectos de poder realizar cursos de formación de personal en las técnicas

utilizadas por AFE., tales como, por ejemplo: mecánica, diésel, tornería, carpintería, soldadura, etc. Los estudiantes realizarían, además, una práctica en los Talleres del Organismo, remunerándose su labor según su capacidad y horario dedicado a la tarea.

De tal modo quedaría asegurada la preparación de nuevos operarios en las distintas labores técnicas aplicadas por el Ente y se garantizaría al estudiante capacitado una fuente segura de trabajo luego de finalizados sus cursos.

105. En cuanto al número de funcionarios calificados a prever en el próximo decenio, resulta actualmente un tanto aventurado establecer cifras precisas, pues la gran cantidad de funcionarios que desempeñan esta clase de trabajos y la demanda del sector privado, lo dificulta. Pero, a título de ejemplo, corresponde destacar que en abril de 1970, existía en los Talleres Peñarol el siguiente déficit de operarios: 30 en fundición, 33 en bombas y motores, 42 en herrería, 19 en caldería, 36 en tornería, 14 en soldadura, 19 en el ascuadero, 12 chapistas, 12 tapiceros, 31 pintores, 60 ajustadores de vagones, 37 en carpintería, 20 en talleres diésel, etc.

El total de operarios faltantes en los Talleres, en las diferentes especialidades que el Ente utiliza, asciende a 781, sin incluir en esta cifra otras reparticiones.

A juicio de los servicios técnicos de AFE. se reputa por ello más prudente realizar previsiones a corto plazo, donde la incidencia de factores diversos no distorsionará mayormente las cifras. Los programas de necesidades de personal especializado podrían darse a la Universidad del Trabajo, por ejemplo, cada 3 años, a fin de poder planificar los cursos en forma acorde con los requerimientos reales de AFE.

106. En lo que dice relación con la política salarial, el Instituto está abocado en los actuales momentos, según se ha explicado en otro lugar (1), a la realización de la evaluación de ta-

(1) Supra, párrafos 82 y sigtes.

reas, lo que determinará una oportuna reestructuración de los escalafones administrativo, obrero, técnico, semitécnico y de servicio. Consecuentemente con la clasificación de cargos se establecerá la política salarial de acuerdo con la tarea de cada cargo y bajo la premisa de a igual tarea igual remuneración.

Actualmente no existe una política salarial definida, ya que ha debido emplearse el recurso de las compensaciones para ajustar los sueldos de algunos sectores descapitalizados por circunstancias diversas. No obstante, puede apoyarse, como factor positivo en la forma de remuneración de los funcionarios, la tendencia a ir premiando la ma yor productividad y compensar la mayor dedicación de funcionarios especializados, tendencia que se ve reflejada en el Proyecto de Presupuesto por Programas para 1970-71, sometido actualmente a la aprobación de los organismos competentes, y en el que se incrementan razonablemente las partidas presupuestales destinadas a atender dichos factores.

107. Respecto a la relación salarial que debe existir entre el personal técnico y el no calificado, de 4 a 1 en sus retribuciones básicas, parece conveniente fijar una norma general para todo el sector público, en base a la cual se pudiera establecer las escalas de sueldos correspondientes a cada escalafón.

Para el año 1970, la relación entre los sueldos básicos del grado 7a., del personal técnico-profesional (sueldo $31.350,00) y el grado 23 del paón (sueldo $13.100,00), no alcanza a 2,4, lo que indica que el nivel salarial del escalafón profesional se encuentra muy por debajo de la relación propuesta.

I N D I C E

Autoridades de AFE. ..... pág. 3
Explicación previa ..... " 5

AFE. Y LA RENDICION DE CUENTAS " 6

Lo que AFE. necesita ..... " 7

I. Fondo Nacional de Subsidios ..... " 11
1. Ejercicio 1970 ..... " 11
2. Ejercicio 1971/72 ..... " 12

II. Equiparación de AFE. con las flotas particulares para el transporte de mercaderías procedentes de la Zona de ALALC ..... " 13

III. Compensación de deudas con el Banco de Previsión Social y Banco de la República ..... " 19

IV. Aumento del monto para adquisiciones imprescindibles al normal funcionamiento del servicio ..... " 20

V. Supresión de la línea férrea Maldonado-Punta del Este ..... " 21

VI. Modificación del artículo 28 de la Carta Orgánica de AFE. ..... " 26

Lo que AFE. ofrece ..... " 28

1. Premisas ..... " 32

2. Metas ..... " 34

3. Procedimientos ..... " 35

a. Material rodante ..... " 36
b. Vías ..... " 36
c. Personal ..... " 39

4. Beneficios ..... " 47

5. Financiación ..... " 48

6. Conclusión ..... " 53

LA VIA FERREA EN EL PUENTE PAYSANDU-COLON " 55

COMISION TECNICA ASESORA PERMANENTE DEL DIRECTORIO DE AFE. " 68

FORUM FERROVIARIO. Naturaleza e integración pág. 73
Comisión Nº 1- Asuntos del Personal .... " 77
Comisión Nº 2- Material Ferroviario .... " 77
Comisión Nº 3- Política de Transporte .. " 78
Comisión Nº 4- Asuntos Administrativos y Mejoramiento Inmediato del Servicio ..... " 78
Comisión Nº 5- Política Comercial ..... " 79
Comisión Nº 6- Viviendas ..... " 79
Comisión Nº 7- Coordinadora General .... " 80
Temario " 80
Comisión Nº 1- Asuntos del Personal .... " 81
Comisión Nº 2- Material Ferroviario .... " 82
Comisión Nº 3- Política de Transporte .. " 82
Comisión Nº 4- Asuntos Administrativos y Mejoramiento Inmediato del Servicio ..... " 83
a) Asuntos administrativos " 83
b) Mejoramiento inmediato del servicio ..... " 84
I - Servicio de trenes .. " 84
II - Servicios Generales . " 84
III - Varios ..... " 85
Comisión Nº 5- Política Comercial ..... " 85
1) Situación actual ..... " 85
2) Política de futuro ... " 85
3) Tarifas ..... " 86
COLABORACION DEL PERSONAL EN LA RECUPERACION DEL ENTE " 87
ANALISIS Y EVALUACION DE TAREAS " 105
VENTA DE MATERIAL FERROVIARIO EN DESUSO " 115
APROVECHAMIENTO INTEGRAL DE LOS TALLERES PEÑAROL " 119

Esta publicación se comenzó
a preparar el día 14 de se-
tiembre y se terminó de
imprimir el día 19 de
noviembre de 1970.